

Manager de la sécurité dans le système du transport aérien (MS)

RNCP36204 · RNCP · Publiée

L'essentiel

Niveau de qualification	Niveau 7
Code(s) NSF	344, 340
Formacode(s)	31814
Code(s) ROME	H1402, K2503, H2502, K2502
Type d'enregistrement	Enregistrement sur demande
Date d'enregistrement	25/02/2022
Date d'échéance	25/02/2025

Certificateur(s)

ECOLE NATIONALE DE L AVIATION CIVILE · SIRET : 19311256200015

Résumé de la certification

OBJECTIFS ET CONTEXTE

Le système de transport aérien est un macro-système socio-organisationnel complexe et en pleine mutation. Les accidents ont des causes multifactorielles.

Les exigences des réglementations en matière de sécurité humaine ou technique déjà mises en œuvre au cours des dernières décennies ne sont pas suffisantes. Il est nécessaire d'engager tous les acteurs et tous les niveaux d'organisation pour qu'ils puissent contribuer positivement à la sécurité.

La certification « Manager de la sécurité dans le système du transport aérien »(MS) s'adresse à l'ensemble des acteurs de la sécurité aérienne pour leur donner les bases de la mise en place, de la gestion, de l'évaluation et de l'amélioration des Safety Management System (SMS) et des State Safety Programme (SSP) et leur permettre de répondre ainsi aux exigences internationales de manière harmonisée mais également de développer une large sensibilisation à la sécurité.

La certification répond au besoin de former des cadres et spécialistes de la sécurité du transport aérien, capables de comprendre, de mettre en place, d'évaluer et d'améliorer les actions de sécurité dans les organismes impliqués dans la sécurité, qu'il s'agisse des autorités nationales ou des opérateurs.

ACTIVITÉS VISÉES

Le diagnostic de sécurité sur l'état de l'organisation

La définition d'un cap et des moyens pour améliorer la sécurité

L'accompagnement du déploiement des moyens

La collecte des données utiles à la sécurité du terrain

Le traitement et organisation des données en informations

L'exploitation des informations pour maîtriser les risques

Le contrôle de l'évolution du niveau de sécurité

L'assurance de la conformité réglementaire et documentaire

La vérification et adaptation du fonctionnement des process de gestion de sécurité

La conduite des projets

COMPÉTENCES ATTESTÉES

Développer une stratégie de management de l'optimisation de la sécurité dans le transport aérien

- C1. Analyser le fonctionnement d'une organisation identifiée du transport aérien et les interactions avec son environnement opérationnel et institutionnel pour poser un diagnostic de sécurité.
- C2. Anticiper et définir les changements et leurs incidences sur la sécurité selon des moyens appropriés pour être en capacité d'en gérer les risques.
- C3. Définir les objectifs et les principes de gestion de sécurité d'une organisation déterminée pour établir une politique de sécurité.
- C4. Co-construire un programme d'évolution vers une culture positive afin d'améliorer les pratiques d'une organisation déterminée et promouvoir la sécurité.
- C5. Identifier les besoins de formation pour élaborer un programme de formations adaptées aux missions en lien avec la sécurité de l'organisation.
- C6. Elaborer une campagne de communication relative à la sécurité en s'appuyant sur les outils adaptés selon la problématique opérationnelle ciblée pour sensibiliser les acteurs impliqués.
- C7. Accompagner les acteurs pour déployer un plan d'action selon les préceptes d'une culture juste afin d'encourager le partage des erreurs et des leçons et instaurer une relation de confiance.
- Gérer les risques de sécurité dans le transport aérien
- C8. Concevoir un système de collecte de renseignements des événements de sécurité afin de disposer d'un outil fiable pour exploiter les données.
- C9. Identifier les dangers en mode réactif en appliquant des méthodes de raisonnement inductif afin de comprendre les causes d'un incident ou d'un accident.
- C10. Identifier les dangers en mode proactif en reconstituant les événements précurseurs de la menace afin de se prémunir de conséquences non désirées.
- C11. Identifier les dangers en mode prédictif à partir d'une situation future prévue en traitant les scénarios accidentogènes potentiels afin d'anticiper les impacts de sécurité.
- C12. Analyser et évaluer les risques par le biais de critères de probabilité et de gravité, afin de mesurer la magnitude et la tolérabilité des risques.
- C13. Atténuer les risques avec des actions correctives adéquates afin d'améliorer le niveau d'acceptabilité.
- C14. Cartographier les dangers et les risques associés par le biais d'un registre pour les documenter, les visualiser et les prioriser pour disposer d'une base d'informations structurée sur le niveau de sécurité.
- Piloter la performance pour améliorer la sécurité dans le transport aérien
- C15. Etablir et suivre des indicateurs et des valeurs-cibles coordonnés avec les objectifs de sécurité, afin de mesurer et analyser la performance.
- C16. A partir d'une veille réglementaire, déterminer l'applicabilité et ses modalités de mise en œuvre selon une approche non prescriptive.
- C17. Déterminer la conformité et performance de sécurité par le biais d'audits, d'évaluations et d'enquêtes (Survey) pour faire apparaître les points positifs et ceux à améliorer.
- C18. Structurer la documentation en lien avec la sécurité afin de décrire, tracer et démontrer le déroulement des activités.
- Déployer des actions de sécurité en mode projet dans le transport aérien
- C19. A partir d'une problématique de sécurité rencontrée par l'organisation (par ex, amélioration de la sécurité des pistes), définir des objectifs de projet réalistes, en tenant compte les dimensions réglementaires, organisationnelles, financières pour définir les besoins liés au projet.
- C20. Réaliser une analyse des écarts de l'existant par rapport aux objectifs de projet afin de déterminer les activités à mener.
- C21. Organiser et planifier les activités pour atteindre les objectifs déterminés selon un échéancier prédéterminé en les associant à des indicateurs de mesure afin d'évaluer le degré de réalisation.
- C22. Argumenter et justifier du bien-fondé des activités en termes de plus-value de sécurité pour recueillir l'adhésion des parties impliquées nécessaire à la bonne marche du projet.
- C23. Hiérarchiser les priorités, anticiper les aléas et déléguer pour progresser dans la réalisation des tâches.
- C24. Définir les limites de l'approche adoptée et des résultats obtenus pour proposer des perspectives d'amélioration et/ou de poursuite du projet.

Blocs de compétences

RNCP36204BC01 — Développer une stratégie de management de l'optimisation de la sécurité dans le transport aérien

LISTE DE COMPÉTENCES

- C1. Analyser le fonctionnement d'une organisation identifiée du transport aérien et les interactions avec son environnement opérationnel et institutionnel pour poser un diagnostic de sécurité.
- C2. Anticiper et définir les changements et leurs incidences sur la sécurité selon des moyens appropriés pour être en capacité d'en gérer les risques.
- C3. Définir les objectifs et les principes de gestion de sécurité d'une organisation déterminée pour établir une politique de sécurité.
- C4. Co-construire un programme d'évolution vers une culture positive afin d'améliorer les pratiques d'une organisation déterminée et promouvoir la sécurité.
- C5. Identifier les besoins de formation pour élaborer un programme de formations adaptées aux missions en lien avec la sécurité de l'organisation.
- C6. Elaborer une campagne de communication relative à la sécurité en s'appuyant sur les outils adaptés selon la problématique opérationnelle ciblée pour sensibiliser les acteurs impliqués.
- C7. Accompagner les acteurs pour déployer un plan d'action selon les préceptes d'une culture juste afin d'encourager le partage des erreurs et des leçons et instaurer une relation de confiance.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

E1. Etude de cas à réaliser en groupe

Basée

sur des données d'entrée relatives à un cas réel ou fictif, et sur lesquelles le candidat, avec les membres de son groupe, s'appuient pour atteindre un résultat.

E2. Etude de cas à réaliser individuellement

Basée sur des données d'entrée relatives à un cas réel ou fictif, et sur lesquelles le candidat s'appuie pour atteindre un résultat.

E3. Projet pour une

organisation à réaliser en groupe

Basée sur le contexte spécifique d'une organisation, par rapport à laquelle le candidat, avec les membres de son groupe, en concertation avec des représentants de cette organisation, propose des solutions en s'appuyant sur une démarche de projet.

RNCP36204BC02 — Gérer les risques de sécurité dans le transport aérien

LISTE DE COMPÉTENCES

- C8. Concevoir un système de collecte de renseignements des événements de sécurité afin de disposer d'un outil fiable pour exploiter les données.
- C9. Identifier les dangers en mode réactif en appliquant des méthodes de raisonnement inductif afin de comprendre les causes d'un incident ou d'un accident
- C10. Identifier les dangers en mode proactif en reconstituant les événements précurseurs de la menace afin de se prémunir de conséquences non désirées
- C11. Identifier les dangers en mode prédictif à partir d'une situation future prévue en traitant les scénarios accidentogènes potentiels afin d'anticiper les impacts de sécurité.
- C12. Analyser et évaluer les risques par le biais de critères de probabilité et de gravité, afin de mesurer la magnitude et la tolérabilité des risques.
- C13. Atténuer les risques avec des actions correctives adéquates afin d'améliorer le niveau d'acceptabilité.
- C14. Cartographier les dangers et les risques associés par le biais d'un registre pour les documenter, les visualiser et les prioriser pour disposer d'une base d'informations structurée sur le niveau de sécurité.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

E1. Etude de cas à réaliser en groupe

Basée sur des données d'entrée relatives à un cas réel ou fictif, et sur lesquelles le candidat, avec les membres de son groupe, s'appuient pour atteindre un résultat.

E2. Etude de cas à réaliser individuellement

Basée sur des données d'entrée relatives à un cas réel ou fictif, et sur lesquelles le candidat s'appuie pour atteindre un résultat.

RNCP36204BC03 — Piloter la performance pour améliorer la sécurité dans le transport aérien

LISTE DE COMPÉTENCES

C15. Etablir et suivre des indicateurs et des valeurs-cibles coordonnés avec les objectifs de sécurité, afin de mesurer et analyser la performance.

C16. A partir d'une veille réglementaire, déterminer l'applicabilité et ses modalités de mise en œuvre selon une approche non prescriptive.

C17. Déterminer la conformité et performance de sécurité par le biais d'audits, d'évaluations et d'enquêtes (Survey) pour faire apparaître les points positifs et ceux à améliorer.

C18. Structurer la documentation en lien avec la sécurité afin de décrire, tracer et démontrer le déroulement des activités.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

E1. Etude de cas à réaliser en groupe

Basée sur des données d'entrée relatives à un cas réel ou fictif, et sur lesquelles le candidat, avec les membres de son groupe, s'appuient pour atteindre un résultat.

E2. Etude de cas à réaliser individuellement

Basée sur des données d'entrée relatives à un cas réel ou fictif, et sur lesquelles le candidat s'appuie pour atteindre un résultat

E4. Mise en situation professionnelle reconstituée

Jeu de rôle à plusieurs simulant une activité à mener dans un environnement professionnel.

RNCP36204BC04 — Déployer des actions de sécurité en mode projet dans le transport aérien

LISTE DE COMPÉTENCES

C19. A partir d'une problématique de sécurité rencontrée par l'organisation (par ex, amélioration de la sécurité des pistes), définir des objectifs de projet réalistes, en tenant compte les dimensions réglementaires, organisationnelles, financières pour définir les besoins liés au projet.

C20. Réaliser une analyse des écarts de l'existant par rapport aux objectifs de projet afin de déterminer les activités à mener.

C21. Organiser et planifier les activités pour atteindre les objectifs déterminés selon un échéancier prédéterminé en les associant à des indicateurs de mesure afin d'évaluer le degré de réalisation.

C22. Argumenter et justifier du bien-fondé des activités en termes de plus-value de sécurité pour recueillir l'adhésion des parties impliquées nécessaire à la bonne marche du projet.

C23. Hiérarchiser les priorités, anticiper les aléas et déléguer pour progresser dans la réalisation des tâches.

C24. Définir les limites de l'approche adoptée et des résultats obtenus pour proposer des perspectives d'amélioration et/ou de poursuite du projet.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

E3. Projet pour une organisation à réaliser en groupe

Le candidat conduit un projet selon une démarche concertée avec des représentants de cette organisation pour résoudre une problématique définie, depuis les objectifs jusqu'aux livrables finaux.

Secteur d'activité et type d'emploi

SECTEURS D'ACTIVITÉS

Le principal secteur d'activité concerné par la certification est le secteur aérien et plus précisément les entreprises du secteur du transport aérien, tels que :

- Les Autorités de l'Aviation Civile
- Les opérateurs de l'Aviation Civile
- Les compagnies aériennes
- Les constructeurs d'aéronefs
- Les organismes de maintenance d'aéronefs
- Les prestataires de service de la navigation aérienne
- Les exploitants d'aérodromes
- Les organismes de formation

TYPE D'EMPLOIS ACCESSIBLES

Au sein d'un organisme de surveillance

- Responsable de la sécurité / PSE
- Analyste de la sécurité
- Auditeur / Inspecteur

Au sein d'un exploitant

- Responsable de la sécurité / SGS
- Analyste de la sécurité
- Auditeur / Inspecteur

Au sein d'un bureau d'enquête et d'analyse

- Enquêteur

RÈGLEMENTATIONS D'ACTIVITÉ

La base réglementaire est définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), en particulier dans son Annexe 19.

Elle est reprise et complétée au niveau européen par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA).

Marché du travail

Indicateurs au niveau des familles professionnelles (FAP) des métiers visés, agrégés au niveau national — France Travail / DARES (open data).

Tension de recrutement (DARES 2024)	Très élevée (5/5) Moyenne pondérée par l'emploi ; les familles ci-dessous s'échelonnent de 3 à 5 sur 5.
Facteurs principaux	Non-attractivité salariale, Intensité d'embauche, Inadéquation géographique
Salaire médian (mensuel)	2 505 €
Familles professionnelles (FAP)	E5X70 — Techniciens des industries de process · tension 4/5 (Élevée) E5X80 — Agents de maîtrise et assimilés des industries de process · tension 5/5 (Très élevée) H0X92 — Techniciens et agents de maîtrise de la logistique, du planning, de l'ordonnancement et méthodes en industrialisation · tension 3/5 (Modérée) H1X90 — Ingénieurs et cadres de fabrication et de la production · tension 4/5 (Élevée) H1X93 — Ingénieurs des méthodes de production, du contrôle qualité · tension 5/5 (Très élevée) T3X61 — Agents de sécurité et de surveillance · tension 4/5 (Élevée)
Projets de recrutement (BMO 2026)	40 020
Jugés difficiles à recruter	44 %
Emplois saisonniers	18 %
Familles professionnelles (FAP)	E5X70 — Techniciens des industries de process E5X80 — Agents de maîtrise et assimilés des industries de process H0X92 — Techniciens et agents de maîtrise de la logistique, du planning, de l'ordonnancement et méthodes en industrialisation H1X90 — Ingénieurs et cadres de fabrication et de la production H1X93 — Ingénieurs des méthodes de production, du contrôle qualité T3X61 — Agents de sécurité et de surveillance

Voies d'accès

MODALITÉS D'ACCÈS

Formation initiale, Formation continue, VAE

PRÉREQUIS À L'ENTRÉE EN FORMATION

Les prérequis sont réglementés par la Conférence des Grandes Ecoles pour l'admission au programme de Mastère

Spécialisé® tels que décrits dans le règlement intérieur (2020-2021) :

(Extrait du Règlement Intérieur de la CGE pour l'admission au programme de Mastère Spécialisé®)

Conditions d'accès générales

Sont recevables les candidatures d'étudiants titulaires d'un des diplômes suivants :

- Diplôme d'ingénieur habilité par la Commission des Titres d'Ingénieur (liste CTI)
- Diplôme d'une école de management habilitée à délivrer le grade national de Master (liste CEFDG)
- Diplôme de 3ème cycle habilité par les autorités universitaires (DEA, DESS, Master...) ou diplôme professionnel de niveau BAC + 5
- Diplôme de M1 ou équivalent, pour des auditeurs justifiant d'au moins trois années d'expérience professionnelle.
- Titre inscrit au RNCP niveau 7 (ancienne nomenclature niveau I)
- Diplôme étranger équivalent aux diplômes français exigés ci-dessus.

Pour des diplômes anciens, qui ne sont plus actuellement délivrés, on se rapprochera de ceux qui s'y sont éventuellement substitués.

Et justifiant d'un bon niveau d'Anglais.

Score minimum requis :

- CERCRL: B2 ou équivalent:
- IELTS: 6,5
- TOEIC: 785
- TOEFL iBT: 87

Conditions d'accès dérogatoires & taux de dérogation

a) Dans la limite de 40 % maximum de l'effectif de la promotion suivant la formation Mastère Spécialisé concernée, sont recevables, après une procédure de Validation des acquis personnels et professionnels (VAPP), les candidatures de personnes justifiant a minima de 10 années d'expérience professionnelle (hors stage, césure, cursus initial en alternance).

Pour cette voie d'accès, une description du dispositif de la VAPP permettant d'apprécier les connaissances, les méthodes et les savoir-faire du candidat, comportant notamment la composition de la commission pédagogique, devra être présentée ainsi que toute pièce constitutive de ce dispositif adaptée au programme.

b) Par dérogation pour 30 % maximum du nombre d'étudiants suivant la formation Mastère Spécialisé concernée, sont recevables les candidatures d'étudiants titulaires d'un des diplômes suivants :

- Niveau M1 validé ou équivalent sans expérience professionnelle
- Diplôme de L3 justifiant d'une expérience adaptée de 3 ans minimum

COMPOSITION DU JURY — FORMATION INITIALE

Le jury de la certification est composé à 50 % de membres extérieurs au dispositif de certification.

Celui-ci est présidé par :

- le Directeur des Etudes et de la Recherche (DER) ou son représentant

Et composé des membres suivants :

- Le Directeur des Etudes et de la Recherche ou le Directeur de la Formation au Pilotage et des Vols dans le cas où il ne préside pas le Jury d'Ecole, ou leur représentant
- Les Chefs des Départements de la Direction des Etudes et de la Recherche ou de la Direction des Formation au Pilotage et aux Vols ou leur représentant
- Le Responsable des formations Mastère Spécialisé®
- L'Inspecteur des Etudes du Mastère Spécialisé® Safety Management in Aviation ou le responsable du stage concerné ou leur représentant

COMPOSITION DU JURY — FORMATION CONTINUE

Le jury de la certification est composé à 50 % de membres extérieurs au dispositif de certification.

Celui-ci est présidé par :

- le Directeur des Etudes et de la Recherche (DER) ou son représentant

Et composé des membres suivants :

- Le Directeur des Etudes et de la Recherche ou le Directeur de la Formation au Pilotage et des Vols dans le cas où il ne préside pas le Jury d'Ecole, ou leur représentant
- Les Chefs des Départements de la Direction des Etudes et de la Recherche ou de la Direction des Formation au Pilotage et aux Vols ou leur représentant
- Le Responsable des formations Mastère Spécialisé®
- L'Inspecteur des Etudes du Mastère Spécialisé® Safety Management in Aviation ou le responsable du stage

concerné ou leur représentant

COMPOSITION DU JURY — VAE

Le jury de délivrance de la certification "Manager de la sécurité dans le système du transport aérien" (MS), par la Validation des Acquis de l'Expérience, est composé de quatre membres.

- Le Responsable des formations des Mastères Spécialisés® ou son représentant
- L'Inspecteur des Etudes du Mastère Spécialisé®. Safety Management in Aviation ou son représentant
- Un « Manager de la sécurité dans le système du transport aérien » titulaire d'une certification équivalente
- Un employeur / industriel dans le domaine du Management de la Sécurité dans le Transport Aérien

Base légale

Date de décision	25/02/2022
Durée de l'enregistrement	3 ans
Date d'échéance de l'enregistrement	25/02/2025

Statistiques

Année	Certifiés	Dont VAE	Insertion 6 mois	Métier 2 ans
2019	11	0	89 %	67 %
2018	10	0	100 %	67 %
2017	7	0	100 %	83 %
2016	7	0	100 %	100 %

Liens avec d'autres certifications

NOUVELLE(S) CERTIFICATION(S)
RNCP39850

Pour plus d'informations

LIEN VERS LE DESCRIPTIF

<https://www.enac.fr/fr/safety-management-aviation>

Fiche officielle (France Compétences)

<https://www.francecompetences.fr/recherche/rncp/36204/>

Entrées et sorties de formation

Entrées en formation	1
Parcours menés à terme	1
Taux d'achèvement	100 %
Période	10/2022 – 12/2022

Entrées et sorties — Caisse des Dépôts (open data), tous organismes confondus.

Demande CPF — formations engagées

Dossiers CPF engagés	1
Montant total engagé	13 260 €

Coût moyen par dossier	13 260 €
Durée moyenne	517 h
Période	08/2022
Entreprise	64 %
France compétences	36 %

Formations engagées via le CPF — Caisse des Dépôts (open data), tous organismes confondus.