

<p style="text-align: center;"><b>INGÉNIEURS DU CONTRÔLE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE</b></p>
--

**Fascicule 10-1 :** Synthèse statutaire

**Fascicule 10-2 :** Loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) (JO des 1<sup>er</sup> et 2 janvier 1990)

**Fascicule 10-3 :** Décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ICNA (JO du 10 novembre 1990)

**Fascicule 10-4 :** Décret n° 90-999 du 8 novembre 1990 portant application des dispositions des articles 3, 4 et 5 de la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 relative au corps des ICNA (services actifs) (JO du 10 novembre 1990)

**Fascicule 10-5 :** Décret n° 2009-1322 du 27 octobre 2009 fixant l'échelonnement indiciaire applicable à certains corps et emplois relevant de la direction générale de l'aviation civile, notamment l'article 1<sup>er</sup> (JO du 30 octobre 2009)

**Fascicule 10-6 :** Néant

**Fascicule 10-7 :** Néant

**Fascicule 10-8 :** Loi n° 84-1286 du 31 décembre 1984 abrogeant certaines dispositions des lois n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne et n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile, et relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne (JO du 1<sup>er</sup> janvier 1985)

**Fascicule 10-9 :** Décret n° 85-1332 du 17 décembre 1985 modifié portant application de la loi n° 84-1286 du 31 décembre 1984 abrogeant certaines dispositions des lois n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne et n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile et relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne (JO du 18 décembre 1985)

**Fascicule 10-10 :** Arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux fonctions d'encadrement requises pour l'avancement au grade d'ingénieur en chef du contrôle de la navigation aérienne (JO du 24 octobre 2007)

**Fascicule 10-11 :** Arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne (JO du 24 octobre 2007)

**Fascicule 10-12 :** Arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance à titre transitoire des licences de contrôleurs de la circulation aérienne (JO du 24 octobre 2007)

**Fascicule 10-13 :** Arrêté du 16 mai 2008 relatif aux critères et conditions de délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3 nécessaires pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne et à l'organisation des services de médecine aéronautique (JO du 11 juin 2008)

**Fascicule 10-14 :** Arrêté du 16 mai 2008 relatif aux conditions médicales particulières exigées pour l'exercice de fonctions de contrôle dans le cadre de la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne (JO du 11 juin 2008)

**Fascicule 10-15 :** Décret n° 2008-577 du 17 juin 2008 fixant les modalités de classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne (JO du 20 juin 2008)

**Fascicule 10-16 :** Arrêté du 2 février 2010 fixant le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne (JO du 12 février 2010)

**Fascicule 10-17 :** Décret n° 99-581 du 9 juillet 1999 modifié relatif à l'attribution d'une NBI au profit des personnels techniques gérés par la DGAC (ICNA) (JO du 11 juillet 1999), (extrait)

**Fascicule 10-18 :** Arrêté du 12 avril 2011 pris en application du décret n° 99-581 du 9 juillet 1999 modifié relatif à l'attribution d'une NBI au profit des personnels techniques gérés par la DGAC (extrait ICNA) (JO du 17 mai 2011)

**Fascicule 10-19 :** Arrêté du 15 décembre 2008 relatif aux fonctions d'études ou d'encadrement sur lesquelles peuvent être affectés certains ICNA (JO du 26 décembre 2008)

**Fascicule 10-20 :** Arrêté du 14 septembre 2012 fixant les modalités d'organisation de la formation initiale des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (JO du 25 septembre 2012)

**Fascicule 10-21 :** Arrêté du 25 octobre 2012 fixant le règlement et le programme du recrutement par examen professionnel des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (JO du 8 novembre 2012)

**Fascicule 10-22 :** Arrêté du 21 novembre 2012 fixant le règlement, la nature et le programme des épreuves des concours externe et interne de recrutement d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (JO du 15 décembre 2012)

**Fascicule 10-23 :** Arrêté du 25 octobre 2012 fixant le règlement et le programme du recrutement par sélection professionnelle des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (JO du 8 novembre 2012)

## GRILLE INDICIAIRE DES ICNA

GRADES	ÉCHELONS	INDICES bruts	DURÉE DANS L'ÉCHELON		DURÉE CUMULÉE
			MOYENNE	MINIMALE	
ICNA en chef	7 <sup>e</sup>	HEA	-	-	10 ans
	6 <sup>e</sup>	1015	1 an	1 an	8 ans 6 mois
	5 <sup>e</sup>	962	1 an 6 mois	1 an 6 mois	7 ans
	4 <sup>e</sup>	916	1 an 6 mois	1 an 6 mois	5 ans 6 mois
	3 <sup>e</sup>	855	1 an 6 mois	1 an 6 mois	4 ans
	2 <sup>e</sup>	818	2 ans	1 an 6 mois	2 ans
	1 <sup>er</sup>	755	2 ans	1 an 6 mois	-
ICNA divisionnaire	10 <sup>e</sup>	1015	-	-	17 ans
	9 <sup>e</sup>	962	2 ans	1 an 6 mois	15 ans
	8 <sup>e</sup>	916	2 ans	1 an 6 mois	13 ans
	7 <sup>e</sup>	855	2 ans	1 an 6 mois	11 ans
	6 <sup>e</sup>	818	2 ans	1 an 6 mois	9 ans
	5 <sup>e</sup>	755	2 ans	1 an 6 mois	7 ans
	4 <sup>e</sup>	710	2 ans	1 an 6 mois	5 ans
	3 <sup>e</sup>	660	2 ans	1 an 6 mois	3 ans
	2 <sup>e</sup>	630	2 ans	1 an 6 mois	1 an
1 <sup>er</sup>	593	1 an	1 an	-	
ICNA principal	9 <sup>e</sup>	712	-	-	20 ans
	8 <sup>e</sup>	661	3 ans	2 ans 3 mois	17 ans
	7 <sup>e</sup>	642	3 ans	2 ans 3 mois	14 ans
	6 <sup>e</sup>	611	3 ans	2 ans 3 mois	11 ans
	5 <sup>e</sup>	592	3 ans	2 ans 3 mois	8 ans
	4 <sup>e</sup>	545	3 ans	2 ans 3 mois	5 ans
	3 <sup>e</sup>	510	2 ans	1 an 6 mois	3 ans
	2 <sup>e</sup>	468	2 ans	1 an 6 mois	1 an
	1 <sup>er</sup>	440	1 an	-	-
ICNA de classe normale	10 <sup>e</sup>	662	-	-	22 ans
	9 <sup>e</sup>	646	3 ans	2 ans 3 mois	19 ans
	8 <sup>e</sup>	612	3 ans	2 ans 3 mois	16 ans
	7 <sup>e</sup>	596	3 ans	2 ans 3 mois	13 ans
	6 <sup>e</sup>	547	3 ans	2 ans 3 mois	10 ans
	5 <sup>e</sup>	511	3 ans	2 ans 3 mois	7 ans
	4 <sup>e</sup>	475	2 ans	1 an 6 mois	5 ans
	3 <sup>e</sup>	453	2 ans	1 an 6 mois	3 ans
	2 <sup>e</sup>	413	2 ans	1 an 6 mois	1 an
1 <sup>er</sup>	379	1 an	-	-	
ICNA stagiaire	Unique	359	2 ans	-	-
ICNA Élève	Unique	340	1 an	-	-

**RECRUTEMENT****Par concours**

- **Externe**, pour 60 % des emplois, ouvert aux candidats de 26 ans au plus au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du concours et titulaires au 1<sup>er</sup> novembre de l'année du concours de diplômes (DEUG à caractère scientifique, DUT, BTS, diplôme équivalent ou formation d'un niveau au moins égal à 2 ans d'études supérieures)
- **Interne**, pour 12,5 % des emplois, ouvert aux fonctionnaires, agents contractuels du ministère chargé des transports en fonction depuis 4 ans au moins dans ce ministère au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du concours et aux agents des collectivités territoriales en fonction dans un service de l'aviation civile depuis 4 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du concours.  
Les candidats au concours interne doivent être âgés au plus de 30 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du concours
- **Sur titre** ouvert aux candidats titulaires d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne assortie d'une qualification de contrôle d'approche ou de contrôle régional et validée par l'apposition d'une mention d'unité.  
Les candidats au concours sur titre doivent être âgés d'au moins 21 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de l'examen et justifier d'un niveau 4 en langue française.

**Par sélection professionnelle**, pour 15 % des emplois, ouverte aux TSEEAC en fonction à l'aviation civile comptant au moins 6 de services effectifs en cette qualité, dont 4 ans au moins d'exercice des fonctions de contrôle ou 5 années d'exercice des fonctions de gestion des aires de trafic au sein de la vigie trafic de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle après l'obtention de l'habilitation ou 5 années d'exercice des fonctions dans un centre d'information de vol après l'obtention de l'habilitation.

Les candidats à la sélection professionnelle doivent être âgés de moins de 37 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de la sélection.

**Par examen professionnel**, pour 12,5 % des emplois, TSEEAC et contractuels 48-1018 du 16 juin 1948 en fonction à l'aviation civile, comptant au moins 9 ans de services effectifs en cette qualité, y compris, le cas échéant, une période de stage statutaire inférieure ou égale à 1 an.

Les candidats à l'examen professionnel doivent être âgés de moins de 37 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de l'examen.

**Au choix** pour les TSEEAC des 3 grades, moins de 55 ans et être titulaire de la qualification de contrôleur d'approche.

**NOMINATION**

Prononcée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Conditions médicales particulières**

**Après concours** : formation initiale de 3 ans alternée entre l'Enac et les Services de la navigation aériennes avec une période d'enseignement théorique dont la durée ne peut être inférieure à 12 mois et des stages d'une durée maximum de 18 mois dans les services d'exploitation de la navigation aérienne (scolarité ENAC 2 ans, stage d'1 an)

- Titularisation au 1<sup>er</sup> échelon
- Titularisation à l'indice égal ou immédiatement supérieur pour ceux qui étaient déjà fonctionnaires
- Titularisation à un échelon tenant compte d'une partie de l'ancienneté pour les anciens non titulaires

**Après sélection professionnelle** : stage de 24 mois au maximum en partie à l'ÉNAC et en partie dans un service de la navigation aérienne puis titularisés selon les modalités fixées à l'article 18 du décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié.

**Après examen professionnel** : stage de 24 mois au maximum en tout ou partie à l'ÉNAC et dans un organisme classé dans les groupes D ou E puis titularisés selon les modalités fixées à l'article 18 du décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié.

**Après concours sur titres** : stage de 24 mois au maximum en partie à l'ÉNAC et en partie dans leur centre d'affectation un stage de formation puis titularisés selon les modalités fixées à l'article 18 du décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié

Ceux qui n'ont pas obtenu les mentions d'unité de leur centre d'affectation à l'issue de la période de stage ou de la période de prolongation de stage sont licenciés ou, le cas échéant, réintégrés dans leur corps, cadre d'emplois ou emploi d'origine.

**AVANCEMENT**

➤ **Au grade de principal**, peuvent être nommés au maximum 17 % du nombre total de nominations prononcées, les ICNA de classe normale remplissant les conditions suivantes :

- **Soit** le titre de 1<sup>er</sup> contrôleur ;
- **Soit** 8 ans au moins d'exercice des fonctions de coordonnateur en détachement civil de coordination ou, au cours de ces 8 années, avoir exercé, en tant qu'ICNA et dans la limite de 5 ans, les fonctions de contrôleur d'aérodrome dans un organisme classé ou ayant été classé dans le groupe F ou G ;
- **Soit** compter 15 ans au moins de services dans leur grade, ou 20 ans au moins de services publics dont 6 ans dans ce grade

- **Au grade de divisionnaire**, les ICNA de classe principale remplissant les conditions suivantes :
- **Soit** 9 ans au moins d'exercice de la qualification de premier contrôleur ;
  - **Soit** 15 ans au moins d'exercice des fonctions de coordonnateur en détachement civil de coordination ou, au cours de ces 8 années, avoir exercé, en tant qu'ICNA et dans la limite de 5 ans, les fonctions de contrôleur d'aérodrome dans un organisme classé ou ayant été classé dans le groupe F ou G ;
  - **Soit** 23 ans au moins de services publics, être parvenu au 9<sup>ème</sup> échelon du grade de principal et être âgé d'au moins 49 ans.
- **Au grade d'ingénieur en chef**, les ICNA divisionnaires remplissant les conditions **cumulatives** suivantes :
- Avoir atteint le 4<sup>ème</sup> échelon du grade d'ICNA divisionnaire ;
  - Justifier d'une ancienneté de service dans le corps des ICNA au moins égale à 16 ans à compter de la date de leur titularisation ;
  - Avoir été chargé pendant au moins 4 ans de fonctions d'encadrement, d'instruction ou d'études ;
  - Être chargé d'une fonction d'encadrement définie par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

### **ACCÈS À D'AUTRES CORPS**

➤ **Accès au corps des IEEAC :**

**Par concours interne, pour 25% des emplois à pourvoir :**

- fonctionnaires et agents des corps techniques de la NA justifiant d'au moins 3 ans de services en cette qualité au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du concours ;
- fonctionnaires et agents des collectivités territoriales en fonction dans un service de la DGAC ou de Météo-France et justifiant de 3 ans d'ancienneté dans un tel service au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du concours ;
- ICNA, élèves ou stagiaires, issus du concours externe et déclarés médicalement inaptes avant leur titularisation.

**Par examen professionnel, pour 25% des emplois à pourvoir :** fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile justifiant de 10 ans de services accomplis à la clôture des inscriptions dans un ou plusieurs corps de la DGAC ou de Météo-France.

➤ **Accès au corps des IESSA :**

Intégration sur leur demande des ICNA, élèves ou stagiaires, issus du concours externe et déclarés médicalement inaptes avant leur titularisation, en qualité d'élève dans le corps des IESSA sous réserve d'un avis favorable du jury de l'ENAC.

**Loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne - (Version consolidée au 6 juillet 2010)**

NOR: FPPX8900018L

*(JO Lois et décrets du 2 janvier 1990 page 9)**Modifiée par :**Loi n° 95-116 du 4 février 1995, JORF du 5, page 1992 ;**Loi n° 97-1239 de finances rectificative pour 1997 du 29 décembre 1997, JORF du 30, page 19101 ;**Loi n° 2004-1484 du 30 décembre 2004 de finances pour 2005, JORF du 31, page 22459 ;**Loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006, JORF du 31, page 20228,**Loi n° 2010-751 du 5 juillet 2010 de rénovation du dialogue social, JORF @ du 6.*

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

**Art. 1er.** *(Modifié par loi n° 2010-751 du 5 juillet 2010, art. 35)* - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont chargés d'assurer les services de la circulation aérienne dans les organismes de contrôle désignés dans les conditions fixées par le décret statutaire du corps et d'exécuter dans l'administration de l'aviation civile des missions d'encadrement, d'instruction, d'étude ou de direction de service ou de partie de service.

Le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne est régi par un statut spécial fixé par décret en Conseil d'État, après avis du comité technique compétent. Ce statut peut, en raison des sujétions et des responsabilités exceptionnelles attachées aux fonctions de ces ingénieurs, déroger aux dispositions des articles 12 et 16 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires et à celles de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État.

**Art. 2.** - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement.

**Art. 3.** *(Modifié par loi n° 95-116 du 4 février 1995, art. 91)* - La limite d'âge des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne est fixée à cinquante-sept ans, sans possibilité de report.

**Art. 4.** - Par dérogation aux dispositions de l'article L. 24 du code des pensions civiles et militaires de retraite, la jouissance de la pension civile est immédiate pour les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui ont atteint, à la date de radiation des cadres, l'âge de cinquante ans et qui ont accompli quinze ans, au moins, de services actifs ou de la catégorie B prévus à l'article L. 24 du code des pensions civiles et militaires de retraite.

**Art. 5.** - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne bénéficient, dans la limite de cinq années, d'une bonification pour la liquidation de leur pension égale au cinquième des services effectifs qu'ils ont accomplis en cette qualité ; sont assimilés à ces services les services actifs ou de la catégorie B prévus à l'article L. 24 du code des pensions civiles et militaires de retraite accomplis préalablement à la date d'entrée en vigueur de la présente loi en tant que technicien de la navigation aérienne, officier contrôleur de la circulation aérienne ou officier contrôleur en chef de la circulation aérienne.

**Art. 6.** - Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application des articles 3, 4 et 5.

**Art. 6-1.** (*Modifié en dernier lieu par loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006, art. 129*) - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne radiés des cadres par limite d'âge ou sur leur demande à compter de leur cinquantième anniversaire ou pour invalidité bénéficient, s'ils justifient de quinze années de services effectifs accomplis dans ce corps pour ceux titularisés dans le corps à compter du 1er janvier 2007, pendant une durée de huit ans à compter de la date de leur cessation d'activité ou pendant une durée de treize ans pour ceux d'entre eux radiés dans ces conditions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, d'une allocation temporaire complémentaire, dont le montant est fixé à 75 % du montant de l'indemnité spéciale de qualification versée à un premier contrôleur ou, pour ceux d'entre eux qui la perçoivent, pendant treize ans, à compter du 1er janvier 2007, à 118 % du montant de l'indemnité spéciale de qualification pendant les huit premières années puis 64 % de cette même indemnité pendant les cinq dernières années. Pour ceux d'entre eux radiés dans ces conditions, entre le 1er janvier 2004 et le 31 décembre 2006, le montant de l'allocation temporaire complémentaire est fixé à 118 % à compter du 1er janvier 2007 pour la période restant à courir pour atteindre les huit premières années de perception de cette allocation. Le bénéfice de l'allocation temporaire complémentaire ne peut se cumuler avec la perception d'une rémunération d'activité, y compris celle versée par une organisation internationale, sauf dans les cas prévus au I de l'article L. 86 du code des pensions civiles et militaires de retraite. En cas de cumul d'une rémunération, de quelque nature que ce soit, avec le versement de l'allocation temporaire complémentaire, le bénéfice de l'allocation est suspendu immédiatement, et ce pour la durée de l'activité ; les sommes indûment perçues sont reversées. La reprise du versement de l'allocation temporaire complémentaire intervient à compter du mois suivant la date de cessation de l'activité exercée. La durée totale de perception de l'allocation temporaire complémentaire ne peut dépasser treize années.

Les ayants droit d'un ingénieur du contrôle de la navigation aérienne radié des cadres à la suite de son décès en position d'activité, de détachement ou de congé parental ou décédé moins de huit ans après sa cessation d'activité ou moins de treize ans en cas de perception pendant cette durée, tels qu'ils sont définis par le code de la sécurité sociale pour l'attribution du capital décès aux fonctionnaires, bénéficient selon le cas de l'attribution ou de la réversion de l'allocation temporaire complémentaire. Son montant, fixé à l'alinéa précédent, est réparti entre les ayants droit selon les mêmes modalités que celles prévues pour le capital décès des fonctionnaires. La durée de perception est réduite, en cas de décès après la cessation d'activité, du laps de temps pendant lequel l'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne radié des cadres a perçu l'allocation temporaire complémentaire.

*nb : Pour l'information du lecteur, il est précisé que, aux termes du II. de l'art. 46 de la loi n° 97-1239 du 29 décembre 1997, les dispositions de l'article ci-dessus s'appliquent aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, et le cas échéant à leurs ayants droit, dont la radiation des cadres intervient à compter du 1er janvier 1998.*

**Art. 6-2.** (*Inséré par loi n° 97-1239 du 29 décembre 1997, art. 46, I*) - A compter du 1er janvier 1998, un prélèvement est effectué sur le montant de l'indemnité spéciale de qualification versée aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, dont le taux est de 13 %, et affecté au budget de l'aviation civile.

**Art. 7.** - Les dispositions de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne, en tant qu'elles concernent les officiers contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que la loi n° 87-1014 du 18 décembre 1987 relative au corps des officiers contrôleurs en chef de la circulation aérienne sont abrogées à la date d'entrée en vigueur du décret visé à l'article 1er ci-dessus. Cette date ne peut être postérieure au 31 décembre 1990.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 31 décembre 1989.

**Décret n° 90-998 du 08 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne - (Version consolidée au 24 octobre 2007)**

NOR: EQUA9001352D

*(JO Lois et décrets du 10 novembre 1990 page 13790)**Modifié par :**Décret n° 92-1026 du 21 septembre 1992, JORF du 25, page 13328 ;**Décret n° 93-612 du 26 mars 1993, JORF du 28, page 5305 ;**Décret n° 94-279 du 11 avril 1994, JORF du 12, page 5393 ;**Décret n° 95-1325 du 28 décembre 1995, JORF du 30, page 18945 ;**Décret n° 99-608 du 8 juillet 1999, JORF du 17, page 10655 ;**Décret n° 2000-1146 du 22 novembre 2000, JORF du 29, page 18978 ;**Décret n° 2002-620 du 24 avril 2002 JO du 28, page 7732 ;**Décret n° 2006-282 du 10 mars 2006, JORF@ du 12 ;**Décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, JORF @ du 24.*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre d'État, ministre de la fonction publique et des réformes administratives, et du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée relative à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 86-442 du 14 mars 1986 relatif à la désignation des médecins agréés, à l'organisation des comités médicaux et des commissions de réforme, aux conditions d'aptitude physique pour l'admission aux emplois publics et au régime de congés de maladie des fonctionnaires ;

Vu l'avis du comité technique paritaire ministériel en date du 19 juillet 1990 ;

Le Conseil d'État (section des finances) entendu,

Décrète :

**TITRE Ier  
DISPOSITIONS GENERALES**

**Art. 1er.** - Le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne est classé dans la catégorie A prévue à l'article 29 de la loi du 11 janvier 1984 susvisée.

**Art. 2.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 1er*) - Le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne comprend les grades d'ingénieur de classe normale, qui comporte dix échelons, d'ingénieur principal, qui comporte neuf échelons, et d'ingénieur divisionnaire, qui comporte dix échelons et d'ingénieurs en chef, qui comporte sept échelons.

**Art. 3.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 2*) - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne :

a) assurent les services de la circulation aérienne :

1° soit dans les organismes de contrôle de la circulation aérienne classés dans les groupes A à E figurant sur un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile lorsqu'ils détiennent la licence de contrôleur de la circulation aérienne mentionnée à l'article R. 135-1 du code de l'aviation civile ;

2° soit dans les organismes chargés de l'organisation et de la gestion du trafic aérien et dans les détachements civils de coordination ;

3° soit dans les organismes classés dans les groupes F et G figurant sur l'arrêté mentionné au 1°, lorsqu'ils y exerçaient leurs fonctions au moment où l'organisme a été classé dans l'un de ces groupes et qu'ils détiennent la licence mentionnée au 1°.

b) Peuvent être chargés de fonctions d'encadrement, d'instruction, d'enseignement, d'étude, de recherche ou de direction de service ou de partie de service dans les organismes prévus au a ci-dessus, dans les autres directions et services de la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile.

**Art. 4.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 3*) - I. - Peuvent seuls exercer leurs fonctions dans les organismes mentionnés au 1° du a de l'article 3 les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne détenant la licence de contrôleur de la circulation aérienne, assortie d'une qualification de contrôle d'approche ou de contrôle régional. Ils doivent avoir obtenu et maintenu en état de validité les mentions correspondant à l'organisme d'affectation. Ils portent le titre de premier contrôleur.

II. - Peuvent seuls exercer les fonctions de contrôleur d'aérodrome les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne exerçant des fonctions de contrôle dans un organisme classé dans le groupe A, ou, pour certains organismes de ce groupe définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, d'une licence contenant une qualification de contrôle d'aérodrome. Ils doivent avoir obtenu et maintenu en état de validité les mentions correspondant à l'organisme d'affectation. Ils portent le titre de contrôleur d'aérodrome.

III. - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, en fonction dans un organisme classé dans les groupes D et E au moment où celui-ci est reclassé dans les groupes F ou G, peuvent y exercer les fonctions nécessitant une qualification de contrôle d'aérodrome, sous réserve qu'ils soient détenteurs des qualifications et des mentions correspondantes, délivrées et renouvelées dans des conditions fixées aux articles R. 135-1 et suivants du code de l'aviation civile.

Ceux d'entre eux qui exerçaient les fonctions mentionnées au I conservent, pendant cinq années, et sous réserve qu'ils continuent, pendant la totalité de cette période, d'exercer des fonctions de contrôle, le titre de premier contrôleur.

IV. - Peuvent seuls exercer les fonctions de coordonnateur dans un détachement civil de coordination les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui ont obtenu, après vérification de leurs connaissances et de leurs aptitudes professionnelles, une qualification spécifique et une autorisation d'exercice des fonctions correspondantes, délivrée et renouvelée dans des conditions fixées par un arrêté signé par le ministre chargé de l'aviation civile. Ils portent le titre de coordonnateur.

V. - Sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article 6, les ingénieurs principaux du contrôle de la navigation aérienne nommés dans ce grade depuis au moins six ans, les ingénieurs divisionnaires du contrôle de la navigation aérienne et les ingénieurs en chef du contrôle de la navigation aérienne peuvent être affectés sur des fonctions d'études ou d'encadrement fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Pendant cette période ils conservent le titre qu'ils détenaient au moment de cette affectation.

**Art. 4-1.** (Modifié par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 4) - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne dont la licence a été suspendue ou retirée en application de l'article R. 135-2 du code de l'aviation civile sont affectés, après avis de la commission administrative paritaire, dans un autre emploi.

**Art. 5.** (Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 5) - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui ne pourraient maintenir en état de validité les mentions de qualifications, d'unités ou linguistiques de leur centre d'affectation peuvent conserver leur titre pendant une durée maximale de 24 mois dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Art. 6.** (Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 5) - I. - Peuvent seuls exercer les fonctions de contrôle dans les organismes mentionnés aux 1° et 3° de l'article 3 ci-dessus les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui satisfont à des conditions médicales particulières.

Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de la fonction publique et du ministre chargé de la santé définit les conditions médicales particulières ainsi exigées et les modalités de leur contrôle.

Les visites médicales d'aptitude prévues aux articles 20 et 22 du décret du 14 mars 1986 susvisé sont réalisées par un médecin examinateur justifiant d'une expérience en médecine aéronautique agréé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui ne sont plus reconnus médicalement aptes à exercer leurs fonctions sont, après consultation de la commission administrative paritaire compétente, affectés dans un autre emploi.

En cas d'inaptitude médicale, les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne conservent le titre qu'ils détiennent à la date du constat de cette inaptitude.

II. - Il est institué un comité médical du contrôle de la navigation aérienne placé auprès du directeur général de l'aviation civile. Ce comité médical est chargé de donner à l'autorité compétente, dans les conditions fixées par le présent décret, un avis à propos :

1. Des conditions médicales particulières exigées des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, en application de l'article 22 du décret du 14 mars 1986 précité ;
2. Des modalités du contrôle de ces conditions médicales particulières ;
3. Des contestations d'ordre médical relatives aux avis médicaux d'aptitude ou d'inaptitude aux fonctions de contrôle, rendus en application des articles 20, 21 et 22 du décret du 14 mars 1986 précité et du premier alinéa du présent article.

De plus, ce comité médical délivre lui-même les certificats médicaux, si l'administration ou le médecin examinateur désigné lui en fait la demande.

Ce comité comprend deux médecins généralistes et cinq médecins spécialistes : deux ophtalmologistes, un oto-rhino-laryngologiste, un psychiatre et un cardiologue. Un suppléant est désigné pour chacun de ces membres.

Les membres titulaires et suppléants du comité médical sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une durée de trois ans renouvelable. Ils sont désignés parmi les médecins âgés de moins de soixante-cinq ans justifiant d'une expérience en médecine aéronautique.

Leurs fonctions prennent fin avant l'expiration de la date prévue, à la demande de l'intéressé, ou lorsque celui-ci atteint l'âge limite de soixante-cinq ans. Il peut également être mis fin, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, aux fonctions du médecin qui s'abstiendrait de façon répétée et sans raison valable de participer aux travaux du comité, ou qui, pour tout autre motif grave, ne pourrait conserver la qualité de membre de ce comité.

Au début de chaque période de trois ans, les membres titulaires et suppléants du comité médical élisent leur président et leur vice-président. En cas d'absence ou d'empêchement, le président est remplacé par le vice-président. Le comité ne peut valablement délibérer que si trois au moins de ses membres sont présents, dont deux médecins spécialistes. Les avis et les décisions relatives à la délivrance de certificats médicaux sont prononcés à la majorité des voix. En cas d'égalité des voix, la voix du président est prépondérante. Le secrétariat est assuré par un médecin désigné à cet effet.

Les modalités d'organisation des travaux du comité médical font l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

III. - Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile définit les critères selon lesquels l'expérience en médecine aéronautique requise des médecins désignés au présent article est appréciée.

IV. - À l'exception des dispositions prévues par le présent article, les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont soumis aux dispositions du décret du 14 mars 1986 précité.

**Art. 7.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 7*) - Sous réserve des dispositions de l'article 4-1 et du quatrième alinéa de l'article 6, peuvent seuls être affectés sur des emplois définis au b de l'article 3 du présent décret les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui justifient dans ce corps de cinq ans d'exercice des fonctions dans l'un ou plusieurs des organismes mentionnés au 1° de l'article 3 ci-dessus.

**Art. 8.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 8*) - Peuvent seuls exercer des fonctions de direction de service ou de partie de service les ingénieurs en chef du contrôle de la navigation aérienne, les ingénieurs divisionnaires du contrôle de la navigation aérienne ou les ingénieurs principaux du contrôle de la navigation aérienne nommés à ce grade depuis au moins neuf ans.

**Art. 9.** (*Modifié par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 9*) - Peuvent seuls exercer les fonctions d'instructeur de la circulation aérienne à l'École nationale de l'aviation civile avec le titre de premier contrôleur les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui détiennent une licence de contrôle contenant des mentions en état de validité, et qui ont exercé, en tant qu'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne, des fonctions de contrôle d'approche ou de contrôle régional pendant au moins trois années. Cette affectation est prononcée pour une durée maximum de trois ans renouvelable une fois seulement, sous réserve que l'intéressé maintienne en état de validité les mentions partielles définies dans le programme de compétence d'unités de l'organisme où il était précédemment affecté.

**Art. 10.** - (*Abrogé par décret n° 99-608 du 8 juillet 1999, art. 8*).

**Art. 11.** - (*Abrogé par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 33*).

## TITRE II RECRUTEMENT

**Art. 12.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 10*) - I - Indépendamment des emplois pourvus en application de l'article 12-1 et de l'article 13 ci-après, les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont recrutés :

a) pour 60 % des emplois à pourvoir, par concours externe ouvert aux candidats âgés de vingt-six ans au plus au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du concours, qui justifient au 1<sup>er</sup> novembre de l'année du concours d'un titre ou diplôme classé au moins au niveau III relevant des domaines

des mathématiques, des sciences et des formations techniques ou d'une qualification ou d'une formation reconnue comme équivalente à l'un de ces titres ou diplômes dans les conditions fixées par le décret n° 2007-196 du 13 février 2007 relatif aux équivalences de diplômes requises pour se présenter aux concours d'accès aux corps et cadres d'emplois de la fonction publique ;

b) Pour 12,5 % des emplois à pourvoir, par concours interne ouvert :

1° Aux fonctionnaires et agents contractuels du ministère chargé des transports en fonctions depuis quatre ans au moins dans ce ministère au 1er janvier de l'année du concours ;

2° Aux agents des collectivités territoriales en fonctions dans un service de l'aviation civile et justifiant de quatre années d'ancienneté dans un tel service au 1er janvier de l'année du concours.

Les candidats au concours interne doivent être âgés de moins de trente ans au 1er janvier de l'année du concours ;

c) Pour 15 % des emplois à pourvoir par sélection professionnelle ouverte aux techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile en fonctions dans l'administration de l'aviation civile, comptant au moins six années de services en cette qualité, dont au moins quatre années d'exercice des fonctions de contrôle ou cinq années d'exercice des fonctions de gestion des aires de trafic au sein de la vigie trafic de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle après l'obtention de l'habilitation délivrée dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou cinq années d'exercice des fonctions dans un centre d'information de vol après l'obtention de l'habilitation délivrée dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Les candidats à la sélection professionnelle doivent être âgés de moins de trente-sept ans au 1er janvier de l'année de la sélection.

Les modalités de la sélection professionnelle sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

d) Pour 12,5 % des emplois à pourvoir par examen professionnel ouvert aux techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile et aux contractuels régis par le décret n° 48-1018 du 16 juin 1948 fixant le statut des agents sur contrat du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (secrétariat général de l'aviation civile) en fonctions dans l'administration de l'aviation civile, comptant au moins neuf années de services effectifs en cette qualité, y compris, le cas échéant, une période de stage statutaire n'excédant pas la durée d'une année.

Les candidats à l'examen professionnel doivent être âgés de moins de trente-sept ans au 1er janvier de l'année de l'examen, Les modalités de l'examen professionnel sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

II. - La durée du service militaire obligatoire ou du service national actif effectivement accompli vient, le cas échéant, en déduction de la durée des services exigés aux b, c et d ci-dessus, pour pouvoir se présenter aux concours, sélection professionnelle et examen professionnel.

Les places non pourvues au titre du d ci-dessus peuvent être offertes aux candidats de la sélection professionnelle prévue au c ci-dessus.

Les places non pourvues au titre du c ci-dessus peuvent être offertes aux candidats au concours prévu au b ci-dessus.

Les places non pourvues au titre du b ci-dessus peuvent être offertes aux candidats au concours prévu au a ci-dessus.

**Art. 12-1.** (Inséré par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 11) - Un concours sur titres assorti d'épreuves est ouvert aux candidats titulaires d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne assortie d'une qualification de contrôle d'approche ou de

contrôle régional et validée par l'apposition d'une mention d'unité, s'ils ont atteint l'âge de 21 ans et s'ils justifient d'un niveau 4 en langue française sur l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques de la directive n° 2006/23/CE du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Le nombre de postes ouverts à ce concours sur titres est fixé chaque année par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Art. 12-2.** (*Inséré par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 11*) - Les emplois offerts à l'un des concours prévus aux articles 12 et 12-1 qui n'auraient pas été pourvus par la nomination de candidats à l'un de ces concours peuvent être attribués à l'un ou aux autres de ces concours.

**Art. 13.** (*Remplacé par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 12*) - Les membres du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, âgés de moins de cinquante-cinq ans, en fonction dans un organisme de contrôle dont l'évolution rend nécessaire la détention d'une qualification de contrôle d'approche, peuvent également, lorsqu'ils ont obtenu cette qualification et les mentions d'unité de l'organisme de contrôle, être nommés au choix dans le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

**Art. 14.** (*Modifié par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 13*) - Le programme et le règlement des concours sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la fonction publique.

Nul ne peut être admis à se présenter plus de trois fois aux concours prévus aux articles 12 et 12-1.

**Art. 15.** (*Modifié par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 14*) - Au moment de leur admission à l'École nationale de l'aviation civile, les candidats reçus aux épreuves des concours prévus aux articles 12 et 12-1 s'engagent à suivre la totalité de leur formation dans les conditions fixées à l'article 16 ci-après et à servir l'État pendant sept ans, à compter de leur titularisation dans le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

Si cet engagement est rompu plus de trois mois après le début de leur formation, les intéressés doivent, sauf si la rupture ne leur est pas imputable, rembourser au Trésor public une somme égale à la totalité des traitements et indemnités perçus pendant la formation ainsi que tout ou partie des frais d'étude engagés pour leur formation. Les modalités de calcul et de remboursement de cette somme sont fixées par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et du budget.

**Art. 16.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 15*) - I - Les candidats reçus aux concours prévus à l'article 12 ci-dessus sont nommés élèves ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Ils sont appelés à suivre une formation initiale de trois ans à l'École nationale de l'aviation civile et dans les services de la navigation aérienne, comportant une période d'enseignement théorique dont la durée ne peut être inférieure à douze mois et des stages d'une durée maximum de dix-huit mois dans les services d'exploitation de la navigation aérienne. A titre exceptionnel, ils peuvent être autorisés à accomplir un complément de scolarité ou un complément de stage d'une durée d'un an au maximum sans que la durée totale de la formation puisse excéder quatre ans. Les modalités de la formation initiale sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

A la fin de leur formation initiale, les stagiaires sont soit titularisés dans les conditions prévues à l'article 18 ci-dessous, soit licenciés, soit réintégrés dans leurs anciens corps, cadre d'emplois ou emploi d'origine.

A leur entrée à l'école et pendant la durée d'un an et éventuellement pendant la durée de complément de scolarité, les élèves perçoivent le traitement afférent à l'échelon d'élève ingénieur du contrôle de la navigation aérienne.

Les ingénieurs stagiaires perçoivent pendant la durée du stage et sa prolongation éventuelle le traitement afférent à l'échelon de stagiaire.

Les candidats reçus au concours, astreints au service national et aptes à l'accomplir immédiatement, sont tenus de le faire avant d'entrer à l'école.

II. - Les fonctionnaires et agents de l'État ayant réussi l'examen professionnel mentionné à l'article 12 sont nommés ingénieurs stagiaires du contrôle de la navigation aérienne par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Ils effectuent un stage de vingt-quatre mois au maximum en tout ou partie à l'École de l'aviation civile et dans un organisme classé dans les groupes D ou E.

Les stagiaires sont titularisés dans les conditions prévues à l'article 18 à la date d'obtention des mentions de leur centre d'affectation.

Ceux qui n'ont pas obtenu ces mentions à l'issue du stage sont réintégrés dans leur corps ou emploi d'origine.

A titre exceptionnel, ils peuvent être autorisés à accomplir un stage complémentaire d'une durée maximale d'un an, pendant lequel ils conservent la qualité d'ingénieur stagiaire. Ce stage est sanctionné dans les mêmes conditions que le stage initial. Sa durée n'est toutefois pas prise en compte dans l'ancienneté exigée pour accéder à l'échelon supérieur.

Les ingénieurs stagiaires perçoivent pendant la durée du stage et sa prolongation éventuelle le traitement afférent à l'échelon de stagiaire.

III - Les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile issus de la sélection professionnelle prévue à l'article 12 ci-dessus sont nommés ingénieurs stagiaires du contrôle de la navigation aérienne par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Ils effectuent un stage en partie à l'École nationale de l'aviation civile et en partie dans un service de la navigation aérienne, selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

La durée maximale de ce stage est de vingt-quatre mois.

Les ingénieurs stagiaires perçoivent pendant la durée de leur stage le traitement afférent à l'échelon de stagiaire.

Leur titularisation intervient à la date de délivrance des mentions de leur centre d'affectation dans les conditions fixées à l'article 18.

Ceux qui n'ont pas obtenu ces mentions à l'issue du stage sont réintégrés dans leur corps d'origine.

A titre exceptionnel, ils peuvent être autorisés à accomplir un stage complémentaire d'une durée d'un an au maximum. Pendant cette durée, ils conservent la qualité d'ingénieur stagiaire.

Le stage complémentaire prévu à l'alinéa précédent est sanctionné dans les mêmes conditions que le stage initial. Toutefois, la durée de ce stage n'est pas prise en compte dans l'ancienneté donnant accès à l'échelon supérieur.

IV. - Les fonctionnaires et agents de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent, appartenant à un corps ou à un cadre d'emplois, ou occupant un emploi, qui sont nommés élèves ingénieurs ou ingénieurs stagiaires du contrôle de la navigation aérienne peuvent, pendant la durée de leur formation initiale, choisir entre la rémunération à laquelle ils auraient droit dans leur situation d'origine et la rémunération d'élève ou de stagiaire.

Toutefois, pour les élèves et les stagiaires qui avaient précédemment la qualité d'agent non titulaire de l'État, ces dispositions ne peuvent avoir pour effet d'assurer aux intéressés un traitement supérieur à celui auquel ils auraient droit s'ils étaient classés dans le grade d'ingénieur de classe normale, en application des dispositions de l'article 18 ci-après.

V. - Les candidats reçus au concours sur titres mentionné à l'article 12-1 sont nommés ingénieurs stagiaires du contrôle de la navigation aérienne par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Ils sont rémunérés selon l'indice afférent à l'échelon du grade qui serait celui d'un ingénieur du contrôle de la navigation aérienne issu du recrutement mentionné au *a* du I de l'article 12 et ayant tenu les mêmes fonctions de contrôle dans des organismes analogues pendant les mêmes durées.

Ils effectuent en partie à l'École nationale de l'aviation civile et en partie dans leur centre d'affectation un stage de formation aux fonctions d'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne et une préparation à l'obtention des mentions d'unité correspondant à leur affectation selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Le stage, dont la durée ne peut être supérieure à vingt-quatre mois, prend fin avec la titularisation de l'agent. A titre exceptionnel, les stagiaires peuvent être autorisés à accomplir un stage complémentaire d'une durée maximale d'un an.

La prolongation de stage prévue à l'alinéa précédent est sanctionnée dans les mêmes conditions que le stage initial. Toutefois, la durée de ce stage n'est pas prise en compte pour l'ancienneté exigée pour accéder à l'échelon supérieur.

La titularisation intervient à la date de délivrance des mentions du centre d'affectation du stagiaire dans les conditions fixées à l'article 18.

Ceux qui n'ont pas obtenu les mentions d'unité de leur centre d'affectation à l'issue de la période de stage ou de la période de prolongation de stage sont licenciés ou, le cas échéant, réintégrés dans leur corps, cadre d'emplois ou emploi d'origine.

**Art. 17.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 16*) - Les candidats admis aux épreuves des concours, de la sélection professionnelle et de l'examen professionnel prévus à l'article 12 ci-dessus, au moment de leur entrée à l'École nationale de l'aviation civile les candidats issus du recrutement mentionné à l'article 12-1, à l'entrée en stage, et les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, au moment de leur titularisation dans le corps, doivent satisfaire à des conditions médicales particulières.

Ces conditions, ainsi que les modalités de leur contrôle, sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la santé publique.

**Art. 17-1.** (*Modifié par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 17*) - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, élèves ou stagiaires, issus du concours externe d'accès au corps mentionnés à l'article 12 et déclarés médicalement inaptes avant leur titularisation peuvent être admis :

1. Soit à demander leur nomination, sous réserve d'un avis favorable du jury d'école de l'École nationale de l'aviation civile, dans le corps des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne en qualité d'élève conformément aux dispositions du *d* du I de l'article 6 du décret n° 91-56 du 16 janvier 1991 modifié portant statut du corps des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne ; dans ce cas, ils sont maintenus dans la situation statutaire qui était la leur dans le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne au moment de leur déclaration d'inaptitude jusqu'à leur nomination en qualité d'élève ingénieur électronicien des systèmes de la sécurité aérienne ;

Ils bénéficient, avant leur intégration dans la scolarité des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, d'une mise à niveau assurée par l'École nationale de

l'aviation civile dans les conditions prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

En cas d'avis défavorable du jury d'école, ils sont radiés du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

2. Soit à présenter, une fois, le concours interne d'accès au corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile conformément au troisième paragraphe du 2 de l'article 6 du décret du 8 novembre 1971 modifié relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

Le concours auquel ces agents peuvent se présenter est le premier concours interne pour lequel la clôture des inscriptions intervient plus de quatre mois après leur déclaration d'inaptitude.

Jusqu'à leur nomination dans le corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile après réussite au concours ou jusqu'à la publication de la liste des lauréats du concours interne en cas d'échec, ils sont maintenus dans la situation statutaire qui était la leur dans le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne au moment de leur déclaration d'inaptitude.

En cas d'échec au concours, ils sont radiés du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

**Art. 18.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 18*) - Au moment de leur titularisation, les ingénieurs stagiaires ainsi que les techniciens des études et de l'exploitation de l'aviation civile recrutés au choix en application de l'article 13 ci-dessus sont nommés ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Sous réserve de l'application des dispositions des *a*, *b* et *c* du présent article, ils sont nommés au 1er échelon du grade d'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne de classe normale, sans ancienneté :

*a)* Ceux qui avaient auparavant la qualité de fonctionnaire de l'État, des collectivités territoriales ou des établissements publics qui en dépendent sont nommés à l'échelon comportant un indice égal ou à défaut immédiatement supérieur à celui qu'ils détenaient dans leur corps, cadre d'emplois ou emploi précédent.

Dans la limite de l'ancienneté moyenne exigée à l'article 25 ci-après pour une promotion à l'échelon supérieur, ils conservent l'ancienneté d'échelon qu'ils avaient acquise dans leur précédent grade lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle que leur aurait procurée un avancement d'échelon dans leur ancienne situation.

S'ils ont atteint l'échelon le plus élevé de leur précédent grade, ils conservent leur ancienneté d'échelon dans les mêmes conditions et les mêmes limites lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle que leur avait procurée leur nomination audit échelon.

*b)* Ceux qui avaient auparavant la qualité d'agent non titulaire de l'État, des collectivités territoriales ou des établissements publics qui en dépendent sont nommés en prenant en compte, sur la base des durées moyennes fixées à l'article 25 pour chaque avancement d'échelon, une fraction de l'ancienneté de service qu'ils ont acquise à la date de leur nomination comme élève ou stagiaire, dans les conditions définies aux alinéas suivants.

Les services accomplis dans un emploi du niveau de la catégorie A sont retenus à raison de la moitié de leur durée jusqu'à douze ans et des trois quarts au-delà de douze ans.

Les services accomplis dans un emploi du niveau de la catégorie B ne sont pas retenus en ce qui concerne les sept premières années : ils sont pris en compte à raison de six seizièmes pour la fraction comprise entre sept ans et seize ans et de neuf seizièmes pour l'ancienneté excédant seize ans.

Les services accomplis dans un emploi du niveau des catégories C et D sont retenus à raison de six seizièmes de leur durée excédant dix ans.

Les agents non titulaires qui ont occupé antérieurement des emplois d'un niveau inférieur à celui qu'ils occupent au moment de leur nomination peuvent demander que la totalité de leur ancienneté de service soit prise en compte dans les conditions fixées ci-dessus pour les emplois du niveau inférieur.

Dans tous les cas, les services pris en compte doivent avoir été accomplis de façon continue. Toutefois, sont retenus les services accomplis avant une interruption de fonctions inférieure à trois mois si cette interruption est du fait de l'agent ou inférieure à un an dans le cas contraire. En outre, ne sont pas considérés comme interruptifs de la continuité des services, d'une part, l'accomplissement des obligations du service national et, d'autre part, les congés sans traitement obtenus en vertu des articles 11, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22 et 25 du décret n° 86-83 du 17 janvier 1986 relatif aux dispositions générales applicables aux agents non titulaires de l'État et des articles 6, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17 et 19 du décret n° 88-145 du 15 février 1988 pris pour l'application de l'article 136 de la loi du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et relatif aux agents non titulaires de la fonction publique territoriale.

c) Ceux reçus au concours sur titres mentionné à l'article 12-1 ci-dessus sont titularisés dans l'échelon et grade résultant de l'application du deuxième alinéa du V de l'article 16.

**Art. 19.** - *(Abrogé par décret n° 99-608 du 8 juillet 1999, art. 12).*

### TITRE III AVANCEMENT

**Art. 20.** - L'avancement de grade dans le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne a lieu par voie d'inscription à un tableau d'avancement établi après avis de la commission administrative paritaire.

**Art. 21.** *(Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 19)* - Peuvent être inscrits au tableau d'avancement en vue de leur nomination au grade d'ingénieur principal les ingénieurs de classe normale qui remplissent les conditions suivantes :

1° Soit avoir le titre de premier contrôleur ;

2° Soit avoir exercé, pendant huit ans au moins, les fonctions de coordonnateur en détachement civil de coordination ou, au cours de ces huit années, avoir exercé, en tant qu'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne et dans la limite de cinq ans, les fonctions de contrôleur d'aérodrome dans un organisme classé ou ayant été classé dans le groupe F ou G ;

3° Soit compter quinze ans au moins de services dans leur grade, ou vingt ans au moins de services publics dont six ans dans ce grade.

Le nombre de nominations prononcées au titre du 3° ne peut excéder dix-sept pour cent du nombre total de nominations à prononcer.

**Art. 22.** *(Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 20)* - Peuvent être inscrits au tableau d'avancement en vue de leur nomination au grade d'ingénieur divisionnaire les ingénieurs principaux qui remplissent les conditions suivantes :

1° Soit avoir été pendant neuf ans au moins premier contrôleur ;

2° Soit avoir exercé pendant quinze ans au moins les fonctions de coordonnateur en détachement civil de coordination ou, au cours de ces quinze années, en tant qu'ingénieur du

contrôle de la navigation aérienne et dans la limite de cinq années, les fonctions de contrôleur d'aérodrome dans un organisme classé ou ayant été classé dans le groupe F ou G ;

3° Soit compter vingt-trois ans au moins de services publics, avoir atteint le neuvième échelon du grade d'ingénieur principal et être âgé d'au moins quarante-neuf ans.

**Art. 22-1.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 21*) - Peuvent également être inscrits au tableau d'avancement en vue de leur nomination au grade d'ingénieur divisionnaire les ingénieurs principaux du contrôle de la navigation aérienne qui, n'étant plus autorisés à exercer des fonctions de contrôleur ou de coordonnateur et n'ayant pas atteint les durées de services fixées aux 1° et 2° de l'article 22, justifient de l'équivalent d'au moins vingt-trois années de services publics depuis la première date d'acquisition de leur titre de contrôleur ou de coordonnateur.

Pour l'application de l'alinéa précédent, leurs fonctions successives sont prises en compte selon les prorata suivants : 23/9 pour les services accomplis dans les fonctions mentionnées au 1° de l'article 22, 23/15 pour les services accomplis dans les fonctions mentionnées au 2° de cet article, et 23/23 pour les autres services, accomplis depuis la date de perte de leur titre de contrôleur ou de coordonnateur.

**Art. 23.** (*Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 22*) - Pour l'inscription aux tableaux d'avancement au grade d'ingénieur principal et d'ingénieur divisionnaire, la durée des services des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui sont contrôleurs ou coordonnateurs et qui ont, au cours de leur carrière, exercé plusieurs de ces fonctions, est prise en compte selon les règles suivantes :

1° Pour l'avancement au grade d'ingénieur principal, ils doivent compter au moins l'équivalent de douze années de services publics depuis la première date de détention du titre de contrôleur, leurs services successifs étant pris en compte selon le prorata suivant : 12/8 pour les fonctions mentionnées au 2° de l'article 21 ;

2° Pour l'avancement au grade d'ingénieur divisionnaire, ils doivent compter au moins l'équivalent de vingt-trois années de services publics depuis la première date de détention du titre de contrôleur, leurs services successifs étant pris en compte selon les prorata suivants : 23/9 pour les fonctions mentionnées au 1° de l'article 22 du présent décret, 23/15 pour les fonctions mentionnées au 2 de cet article ;

Pour ces avancements, le temps passé après une mutation pour obtenir le titre de contrôleur du centre de nouvelle affectation est assimilé, sous réserve de l'obtention de la qualification, à la durée d'exercice des fonctions de contrôle correspondantes, dans la limite de deux ans au total, sur l'ensemble de la carrière.

**Art. 23-1.** (*Modifié par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 23*) - Pour l'avancement aux grades d'ingénieur principal et d'ingénieur divisionnaire, la durée de l'exercice des fonctions de contrôleur d'aérodrome dans les organismes du groupe A définis, conformément aux dispositions du I de l'article 4, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, est prise en compte selon les règles suivantes :

1° Pour la durée d'exercice des deux fonctions successives, selon les prorata définis à l'article 23 correspondant au 1° des articles 21 et 22 pour les premiers contrôleurs, et au 2° desdits articles pour les contrôleurs d'aérodrome, à la condition que l'ingénieur concerné ait exercé les fonctions de premier contrôleur dans cet aérodrome ;

2° Conformément au 3° des articles 21 et 22 dans le cas contraire.

**Art. 23-2.** (*Modifié par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 24*) - Pour l'avancement aux grades d'ingénieur principal et d'ingénieur divisionnaire, les fonctions

d'opérateur, de contrôleur ou de superviseur exercées au sein du service chargé du système automatisé de coordination du contrôle du trafic aérien du centre d'exploitation des systèmes de la navigation aérienne centraux par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne exerçant ou ayant exercé les fonctions de contrôleur sont prises en compte selon les règles prévues au 2° de l'article 21 pour 8/12 de leur durée et au 2° de l'article 22 pour 15/20 de la durée.

**Art. 23-3.** (Inséré par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 25) - Pour l'avancement au grade d'ingénieur en chef du contrôle de la navigation aérienne, les ingénieurs divisionnaires du contrôle de la navigation aérienne doivent remplir cumulativement les conditions suivantes :

1° Avoir atteint le 4e échelon du grade d'ingénieur divisionnaire du contrôle de la navigation aérienne ;

2° Justifier d'une ancienneté de service dans le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne au moins égale à seize ans à compter de la date de leur titularisation ;

3° Avoir été chargé pendant au moins quatre ans de fonctions d'encadrement, d'instruction ou d'études définies par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

4° Être chargé d'une fonction d'encadrement définie par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Art. 24.** (Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 26) - Les ingénieurs promus au grade supérieur en application des articles 20 à 23-2 sont nommés à l'échelon comportant un indice égal ou à défaut immédiatement supérieur à celui détenu dans leur précédent grade. Dans la limite de l'ancienneté moyenne exigée à l'article 25 pour une promotion à l'échelon supérieur, ils conservent l'ancienneté d'échelon acquise dans le précédent grade lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle que leur aurait procurée un avancement d'échelon dans leur ancienne situation.

Dans la limite de l'ancienneté moyenne exigée à l'article 25 pour une promotion à l'échelon supérieur, ceux qui sont promus au grade d'ingénieur principal alors qu'ils avaient atteint le dernier échelon de leur précédent grade conservent leur ancienneté d'échelon lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle que leur avait procurée leur nomination audit échelon.

Dans la limite de l'ancienneté moyenne exigée à l'article 25 pour une promotion à l'échelon supérieur, ceux qui sont promus au grade d'ingénieur divisionnaire alors qu'ils avaient atteint le dernier échelon de leur précédent grade conservent leur ancienneté d'échelon.

Les nominations au grade d'ingénieur en chef effectuées en application de l'article 23-3 sont prononcées selon le tableau de correspondance ci-après :

INGÉNIEUR DIVISIONNAIRE	INGÉNIEUR EN CHEF	
	Échelon	Ancienneté dans l'échelon
10e échelon	6e échelon	1/2 de l'ancienneté acquise
9e échelon	5e échelon	3/4 de l'ancienneté acquise
8e échelon	4e échelon	3/4 de l'ancienneté acquise
7e échelon	3e échelon	3/4 de l'ancienneté acquise
6e échelon	2e échelon	Ancienneté acquise
5e échelon	1er échelon	1/2 de l'ancienneté acquise majoré de 1 an
4e échelon	1er échelon	1/2 de l'ancienneté acquise

**Art. 25.** (Modifié en dernier lieu par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 27) - La durée moyenne et la durée minimale du temps passé dans chacun des échelons des quatre grades d'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne sont fixées comme suit :

GRADE – ECHELON	DUREE	
	Moyenne	Minimale
<i>Ingénieur en chef du contrôle de la navigation aérienne</i>		
7e échelon	-	-
6e échelon	1 an	1 an
5e échelon	1 an 6 mois	1 an 6 mois
4e échelon	1 an 6 mois	1 an 6 mois
3e échelon	1 an 6 mois	1 an 6 mois
2e échelon	2 ans	1 an 6 mois
1e échelon	2 ans	1 an 6 mois
<i>Ingénieur divisionnaire du contrôle de la navigation aérienne</i>		
10e échelon	-	-
9e échelon	2 ans	1 an 6 mois
8e échelon	2 ans	1 an 6 mois
7e échelon	2 ans	1 an 6 mois
6e échelon	2 ans	1 an 6 mois
5e échelon	2 ans	1 an 6 mois
4e échelon	2 ans	1 an 6 mois
3e échelon	2 ans	1 an 6 mois
2e échelon	2 ans	1 an 6 mois
1e échelon	1 an	1 an
<i>Ingénieur principal du contrôle de la navigation aérienne</i>		
9e échelon	-	-
8e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
7e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
6e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
5e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
4e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
3e échelon	2 ans	1 an 6 mois
2e échelon	2 ans	1 an 6 mois
1e échelon	1 an	1 an
<i>Ingénieur du contrôle de la navigation aérienne de classe normale</i>		
10e échelon	-	-
9e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
8e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
7e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
6e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
5e échelon	3 ans	2 ans 3 mois
4e échelon	2 ans	1 an 6 mois
3e échelon	2 ans	1 an 6 mois
2e échelon	2 ans	1 an 6 mois
1 <sup>er</sup> échelon	1 an	1 an

#### TITRE IV DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

**Art. 26.** - (Abrogé par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 33).

**Art. 27.** - (Abrogé par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 33).

**Art. 29.** - (Abrogé par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 33).

**Art. 30.** - (Abrogé par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 33).

**Art. 31.** - (Abrogé par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 33).

**Art. 32.** - (Abrogé par décret n° 2007-1511 du 22 octobre 2007, art. 33).

**Art. 33.** - Le décret n° 64-821 du 6 août 1964 modifié portant statut du corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et le décret n° 88-381 du 20 avril 1988 portant statut particulier du corps des officiers contrôleurs en chef de la circulation aérienne sont abrogés.

**Art. 34.** - Le ministre d'État, ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre d'État, ministre de la fonction publique et des réformes administratives, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre des affaires sociales et de la solidarité, le ministre délégué au budget et le ministre délégué à la santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 novembre 1990.

#### ANNEXE I

(Modifiée en dernier lieu par décret n° 99-608 du 8 juillet 1999, art. 22)

##### Aérodromes

Bâle-Mulhouse.  
Bordeaux-Mérignac.  
Lyon-Satolas.  
Marseille-Marignane.  
Nantes - Château-Bougon.  
Nice-Côte d'Azur.  
Paris - Charles-de-Gaulle.  
Paris-Orly.  
Pointe-à-Pitre - Le Raizet.  
Toulouse-Blagnac.  
Montpellier-Frejorgues.  
Fort -de-France - Le Lamentin.  
Lille-Lesquin, à compter du 1er janvier 1997.  
Strasbourg-Entzheim, à compter du 1er janvier 1997.

#### ANNEXE II

(Modifiée en dernier lieu par décret n° 99-608 du 8 juillet 1999, art. 23)

##### Aérodromes :

Ajaccio-Campo Dell'Oro.  
Bastia-Poretta.  
Clermont-Ferrand - Aulnat.  
Lille-Lesquin.  
Paris-Le Bourget.  
Pau-Pont-Long-Uzein.

Saint-Yan.  
Strasbourg-Entzeim.  
Centre de contrôle régional d'outre-mer  
Tahiti-Faa.  
Perpignan-Rivesaltes.  
Rennes - Saint-Jacques, à compter du 1er janvier 1995 ;  
Deauville - Saint-Gatien, à compter du 1er janvier 1996.

### ANNEXE III

*(Modifiée par décret n° 95-1325 du 28 décembre 1995, art. 9)*

#### *Aérodromes*

Agen-La Garenne.  
Avignon-Caumont.  
Beauvais-Tille.  
Bergerac-Roumanière.  
Béziers-Vias.  
Biarritz-Bayonne-Anglet.  
Brest-Guipavas.  
Calvi - Sainte-Catherine.  
Carcassonne-Salvaza.  
Chambéry - Aix-les-Bains.  
Châteauroux-Déols.  
Deauville - Saint-Gatien.  
Dinard-Pleurtuit - Saint-Malo.  
Figari-Sud-Corse.  
Grenoble - Saint-Geoirs.  
La Rochelle-Laleu.  
Le Touquet-Paris-Plage.  
Limoges-Bellegarde.  
Lyon-Bron.  
Melun-Villaroche.  
Metz-Nancy-Lorraine.  
Poitiers-Biard.  
Pontoise-Cormeilles.  
Quimper-Pluguffan.  
Rennes - Saint-Jacques.  
Rodez-Marcillac.  
Rouen-Boos.  
Saint-Etienne - Bouthéon.  
Tarbes-Ossun-Lourdes.  
Toussus-le-Noble.  
Troyes-Barberey.  
Aérodromes situés outre-mer  
Nouméa-la-Tontouta.  
Saint-Denis - Gillot.  
Saint-Pierre-et-Miquelon.  
Centre de contrôle régional d'outre-mer  
Cayenne-Rochambeau.

**Décret n° 90-999 du 8 novembre 1990 portant application des dispositions des articles 3, 4 et 5 de la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne**

NOR: EQUA9001351D

*(JO Lois et décrets du 10 novembre 1990)*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre d'État, ministre de la fonction publique et des réformes administratives, et du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer,

Vu le code des pensions civiles et militaires de retraite, notamment les articles L. 24, L. 73 et R. 34 ;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu l'avis du comité technique paritaire ministériel du 19 juillet 1990 ;

Le Conseil d'État (section des finances) entendu,

Décrète :

**Art. 1er.** - Le tableau des emplois classés dans la catégorie B annexé au code des pensions civiles et militaires de retraite est modifié ainsi qu'il suit :

I. - Au lieu de : "ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire", lire : "ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer".

II. - Ajouter à la fin du tableau :

DENOMINATION ACTUELLE des emplois	DENOMINATION ANTERIEURE des emplois	TEXTE INSTITUANT LE CLASSEMENT
Ingénieur du contrôle de la navigation aérienne.	Officier contrôleur de la circulation aérienne.	Article 8 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 ( <i>Journal officiel</i> du 3 juillet 1964).
	Officier contrôleur principal de la circulation aérienne.	Décret n° 64-824 du 6 août 1964 ( <i>Journal officiel</i> du 7 août 1964).
	Officier contrôleur en chef de la circulation aérienne.	Article 3 de la loi n° 87-1007 du 18 décembre 1987 ( <i>Journal officiel</i> du 19 décembre 1987).
		Classement maintenu, pour ces emplois, par l'article 5 de la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 ( <i>Journal officiel</i> du 2 janvier 1990).

**Art. 2.** - Les services accomplis par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne détachés pour exercer des fonctions de même nature que celles qui sont dévolues aux membres du corps, en application des dispositions de l'article 1er de la loi du 31 décembre 1989 susvisée, ouvrent droit à la bonification prévue par l'article 5 de la même loi.

Les services accomplis par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne dans le cadre d'une mise à disposition, pour exercer des fonctions de même nature que celles définies au premier alinéa ci-dessus, ouvrent également droit à cette bonification.

**Art. 3.** - Le décret n° 64-824 du 6 août 1964 portant règlement d'administration publique pour l'application au titre II de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne est abrogé.

**Art. 4.** - Le ministre d'État, ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre d'État, ministre de la fonction publique et des réformes administratives, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer et le ministre délégué au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 novembre 1990.

**Décret n° 2009-1322 du 27 octobre 2009 fixant l'échelonnement indiciaire applicable à certains corps et emplois relevant de la direction générale de l'aviation civile (extrait)**

NOR : DEVA0917225D

*(JO Lois et décrets @ du 30 octobre 2009)*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et du ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État,

Vu la loi n° 71-458 du 17 juin 1971 modifiée relative à certains personnels de l'aviation civile ;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu la loi n° 90-557 du 2 juillet 1990 relative au corps des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 48-1108 du 10 juillet 1948 portant classement hiérarchique des grades et emplois des personnels civils et militaires de l'État relevant du régime général des retraites, dans sa version résultant du décret n° 2008-385 du 23 avril 2008 relatif à l'échelonnement indiciaire des corps et emplois des personnels civils et militaires de l'État ;

Vu le décret n° 71-917 du 8 novembre 1971 modifié relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 91-56 du 16 janvier 1991 modifié portant statut du corps des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 93-622 du 27 mars 1993 modifié relatif au statut particulier du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2000-1147 du 24 novembre 2000 modifié relatif aux conditions de nomination et d'avancement dans l'emploi de conseiller d'administration de l'aviation civile ;

Vu l'avis du comité technique paritaire ministériel du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire en date du 9 avril 2009 ;

Vu l'avis du comité technique paritaire central de l'établissement public Météo-France en date du 31 mars 2009 ;

Vu l'avis du comité technique paritaire central de l'École nationale de l'aviation civile en date du 22 juin 2009,

**DECRETE****CHAPITRE 1<sup>ER</sup>****Échelonnement indiciaire applicable à certains corps techniques de catégorie A de l'aviation civile**

**Article 1<sup>er</sup>**

L'échelonnement indiciaire applicable aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, régis par le décret du 8 novembre 1990 susvisé, est fixé ainsi qu'il suit :

GRADES	ÉCHELONS	INDICES bruts
Ingénieur en chef du contrôle de la navigation aérienne	7 <sup>e</sup>	HEA
	6 <sup>e</sup>	1015
	5 <sup>e</sup>	962
	4 <sup>e</sup>	916
	3 <sup>e</sup>	855
	2 <sup>e</sup>	818
	1 <sup>er</sup>	755
Ingénieur divisionnaire du contrôle de la navigation aérienne	10 <sup>e</sup>	1015
	9 <sup>e</sup>	962
	8 <sup>e</sup>	916
	7 <sup>e</sup>	855
	6 <sup>e</sup>	818
	5 <sup>e</sup>	755
	4 <sup>e</sup>	710
	3 <sup>e</sup>	660
	2 <sup>e</sup>	630
Ingénieur principal du contrôle de la navigation aérienne	1 <sup>er</sup>	593
	9 <sup>e</sup>	712
	8 <sup>e</sup>	661
	7 <sup>e</sup>	642
	6 <sup>e</sup>	611
	5 <sup>e</sup>	592
	4 <sup>e</sup>	545
	3 <sup>e</sup>	510
Ingénieur du contrôle de la navigation aérienne de classe normale	2 <sup>e</sup>	468
	1 <sup>er</sup>	440
	10 <sup>e</sup>	662
	9 <sup>e</sup>	646
	8 <sup>e</sup>	612
	7 <sup>e</sup>	596
	6 <sup>e</sup>	547
	5 <sup>e</sup>	511
	4 <sup>e</sup>	475
Ingénieur stagiaire du contrôle de la navigation aérienne	3 <sup>e</sup>	453
	2 <sup>e</sup>	413
Élève ingénieur du contrôle de la navigation aérienne	1 <sup>er</sup>	379
	Unique	359
	Unique	340

[...]

**Article 6**

Le décret n° 90-923 du 11 octobre 1990 modifié relatif à la fixation du classement indiciaire du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, le décret n° 93-1279 du 2 décembre 1993 modifié relatif à la fixation du classement indiciaire du corps des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, le décret n° 93-1280 du 2 décembre 1993 relatif à la fixation du classement indiciaire du corps des ingénieurs des études et de

l'exploitation de l'aviation civile, l'arrêté du 11 juin 1993 modifié fixant l'échelonnement indiciaire du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, l'arrêté du 19 avril 1994 modifié fixant l'échelonnement indiciaire applicable au corps des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, l'arrêté du 19 avril 1994 modifié fixant l'échelonnement indiciaire du corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, l'arrêté du 19 avril 1994 fixant l'échelonnement indiciaire applicable au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et l'arrêté du 22 décembre 2006 fixant l'échelonnement indiciaire applicable à l'emploi de conseiller d'administration de l'aviation civile sont abrogés.

#### Article 7

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État et le secrétaire d'État chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 27 octobre 2009

**Loi n° 84-1286 du 31 décembre 1984 abrogeant certaines dispositions des lois n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne et n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile, et relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne**

*(JO Lois et décrets du 01 janvier 1985 page 9)*

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,  
L'Assemblée nationale a adopté,  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit,

**Art. 1er.** - I. - Les deuxième et troisième alinéas de l'article 2 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne sont abrogés.

II. - Les deuxième et troisième alinéas de l'article 3 de la loi n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile sont abrogés.

**Art. 2.** - En cas de cessation concertée du travail dans les services de la navigation aérienne, doivent être assurés en toute circonstance :

la continuité de l'action gouvernementale et l'exécution des missions de la défense nationale ;

la préservation des intérêts ou besoins vitaux de la France et le respect de ses engagements internationaux, notamment le droit de survol du territoire ;

les missions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens ;

le maintien de liaisons destinées à éviter l'isolement de la Corse, des départements et territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte ;

la sauvegarde des installations et du matériel de ces services.

Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application de ces dispositions.

**Art. 3.** - Le ministre chargé de l'aviation civile désigne les personnels indispensables à l'exécution des missions visées à l'article 2 de la présente loi.

Ces personnels doivent demeurer en fonction.

**Art. 4.** - Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à la date de la publication du décret visé à l'article 2 de la présente loi.

Elles sont applicables dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 31 décembre 1984.

**Décret n° 85-1332 du 17 décembre 1985 modifié portant application de la loi n° 84-1286 du 31 décembre 1984 abrogeant certaines dispositions des lois n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne et n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile et relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne - (Version consolidée au 9 juillet 1987)**

*(JO Lois et décrets du 18 décembre 1985 page 14735)*

*Partiellement annulé (dans sa version initiale) par :*

*Décision du Conseil d'État n° 75832 du 12 mai 1989, extrait au JORF du 27 janvier 1990, page 1152.*

*Modifié par :*

*Décret n° 87-504 du 8 juillet 1987, JORF du 9, page 7479.*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports,

Vu la loi n° 84-1286 du 31 décembre 1984 abrogeant certaines dispositions des lois n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne et n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile et relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne ;

Vu l'avis du comité technique paritaire du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports, en sa séance du 4 octobre 1985 ;

Le Conseil d'État (section des finances) entendu,

Décrète :

**Art. 1er.** *(Modifié en dernier lieu par décret n° 87-504 du 8 juillet 1987, art. 1er)* - Les services de la navigation aérienne nécessaires à l'exécution des missions définies à l'article 2 de la loi du 31 décembre 1984 précitée sont :

1. Les stations radar utilisées pour le contrôle en route, le système de transmission automatique des données traitées vers les centres de défense aérienne et les services fixe et mobile des télécommunications aéronautiques pour les besoins de la défense aérienne ;

2. Le service du contrôle du trafic aérien pour l'organisation et la régulation des flux de trafic aérien, le traitement initial des plans de vol, la transmission automatique des messages sol-sol, l'analyse et la transmission des informations nécessaires au déclenchement éventuel d'opérations de recherche et de sauvetage ;

3. Les centres régionaux de la navigation aérienne pour la fourniture des services de la circulation aérienne aux aéronefs et pour l'identification des vols au bénéfice de la défense aérienne; la capacité offerte pour les survols, dans les espaces aériens gérés par la France, est égale à la moitié de celle qui serait normalement offerte dans la période considérée ;

4. Les aides radio-électriques et les stations isolées de télécommunications air-sol nécessaires à la fourniture des services de circulation aérienne en route ;

5. Les services chargés de la sécurité de la navigation aérienne et de l'exploitation technique dans les aérodromes suivants :

Orly, Roissy-Charles-de-Gaulle, Deauville, Nantes, Clermont-Ferrand, Lyon-Statolas, Marseille, Nice, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Poitiers, Limoges, Mulhouse-Bâle, Ajaccio, Bastia, Calvi ;

6. Les services chargés de la sécurité de la navigation aérienne et de l'exploitation technique dans les principaux aérodromes des départements, des territoires et des collectivités territoriales d'outre-mer : Cayenne, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Saint-Denis-de-la-Réunion, Mayotte, Nouméa-la-Tontouta, Wallis, Papeete-Faaa, Saint-Pierre ;

7. Les services de la navigation aérienne qui permettent d'assurer le trafic suisse à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, les liaisons aériennes nécessaires au fonctionnement des institutions européennes à Strasbourg et un nombre limité de vols internationaux et intérieurs désignés en fonction des intérêts et des besoins vitaux de la France.

*nb : Pour l'information du lecteur, il est précisé que par décision du 12 mai 1989, le Conseil d'État statuant au contentieux a annulé le deuxième alinéa du 7° de l'article 1er du décret n° 85-1332 du 17 décembre 1985. Cette annulation concerne le deuxième alinéa du 7° de l'article 1er du décret dans sa version initiale et non dans sa version modifiée par le décret n° 87-504 du 8 juillet 1987.*

**Art. 2.** - Le ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre des relations extérieures, le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur et de la décentralisation, le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, le secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des simplifications administratives, le secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget et de la consommation, le secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et territoires d'outre-mer, et le secrétaire d'État auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 décembre 1985.

**Arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux fonctions d'encadrement requises pour l'avancement au grade d'ingénieur en chef du contrôle de la navigation aérienne**

NOR: DEVA0758989A

*(JO Lois et décrets @ du 24 octobre 2007)*

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,  
Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, notamment son article 23-3,

Arrête :

**Art. 1er.** - En application du 4° de l'article 23-3 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, les fonctions d'encadrement dont la tenue est nécessaire pour bénéficier d'un avancement dans le grade d'ingénieur en chef du contrôle de la navigation aérienne sont les suivantes :

- chef de tour ;
- chef de salle ;
- adjoint au chef de salle en charge de l'air traffic flow management (ATFM) ;
- chef de l'approche à Paris - Charles-de-Gaulle et de l'organisme OPERA ;
- chef de quart ;
- chef d'équipe ;
- chef d'organisme de contrôle de la circulation aérienne ;
- chef de la circulation aérienne ;
- adjoint au chef de la circulation aérienne ;
- assistant de subdivision ;
- chargé de projet ;
- chef de subdivision ;
- chef de programme ;
- chef de bureau exécutif permanent ;
- chef de division ;
- inspecteur d'études ;
- chef de département ;
- adjoint au chef de département ;
- chef de bureau ;
- adjoint au chef de bureau ;
- chef de mission ;
- adjoint au chef de mission ;
- chef de service ;
- adjoint au chef de service ;
- chef de centre ;
- adjoint au chef de centre ;
- chef de détachement civil de coordination ;
- chef de programme « système du management de la qualité et de la sûreté » (SMQS) ;
- délégué territorial ;
- chargé de communication ;

Au bureau enquêtes et analyses :

- enquêteur ;
- enquêteur principal ;
- chef de groupe ;

A la direction de la technique et de l'innovation :

- expert confirmé ;
- expert senior ;
- chef de projet ;
- chef de pôle technique ;
- adjoint au chef de pôle technique ;
- coordonnateur d'études ;
- contrôleur de gestion ;
- responsable de thème ;
- coordonnateur de sites ;
- chef de domaine ;
- adjoint au chef de domaine ;
- directeur de programme ;
- chef de cellule.

**Art. 2.** - En application du 3° de l'article 23-3 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, en complément des fonctions énumérées à l'article 1er du présent arrêté, les fonctions d'encadrement, d'instruction ou d'études qu'il convient d'avoir tenues pendant au moins quatre ans pour bénéficier d'un avancement dans le grade d'ingénieur en chef du contrôle de la navigation aérienne sont les suivantes :

- instructeur de la circulation aérienne à l'École nationale de l'aviation civile ;
- premier contrôleur chargé d'études ou d'instruction dans les organismes des groupes A à C pour une durée comprise entre douze et trente-six mois ;
- instructeur régional.

Peuvent être prises en compte dans le calcul des quatre années mentionnées au premier alinéa du présent article, jusqu'au 31 décembre 2006, les fonctions suivantes :

- directeur d'aérodrome ;
- adjoint au directeur d'aérodrome ;
- chef d'équipe DS4 au service central des télécommunications ;
- chef d'équipe coordination automatique du trafic aérien (CAUTRA).

**Art. 3.** - Le secrétaire général de la direction générale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui prend effet au 1er janvier 2007 et sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 octobre 2007.

**Arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne - (Version consolidée au 3 novembre 2010).**

NOR: DEVA0756598A

*(JO Lois et décrets @ du 24 octobre 2007)**Modifié par :**Arrêté du 20 octobre 2010, NOR : DEVA1024050A, JORF @ du 3 novembre.*

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, et la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, et notamment son article 5 ;

Vu la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 135-1 à R. 135-7 ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 68-20 du 5 janvier 1968 fixant les conditions d'application de la loi n° 66-496 du 11 juillet 1966 relative à la création de corps de fonctionnaires de l'État pour l'administration de la Polynésie Française ;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 93-622 du 27 mars 1993 modifié portant statut particulier du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2005-199 du 28 février 2005 modifiant le décret n° 85-659 du 2 juillet 1985 fixant l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports ;

Vu le décret n° 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2005 portant organisation et attributions de l'administration centrale de la direction générale de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2005 portant organisation de la direction du contrôle de la sécurité de la direction générale de l'aviation civile,

Arrêtent :

**Art. 1er.** *(Modifié par arrêté du 20 octobre 2010, NOR : DEVA1024050A, art. 1<sup>er</sup>)* - Les conditions de délivrance, de retrait et de suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, aux techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, au personnel assimilé assurant les mêmes fonctions et au personnel relevant du ministère de la défense, la description des qualifications et mentions et

l'indication du type de service que les titulaires de licences sont habilités à assurer, les conditions de maintien des qualifications et de prorogation de la validité des mentions qui leur sont associées, les conditions relatives à l'homologation des organismes de formation, à l'agrément des formations et aux agréments des examinateurs ou évaluateurs de compétence sont fixées à l'annexe du présent arrêté.

Une licence de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne peut être délivrée aux personnels des prestataires de services de navigation aérienne d'un autre État membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen ou de la Confédération helvétique à condition que les exigences de formation, prévues dans l'annexe au présent arrêté, soient satisfaites.

**Art. 2.** - Les dispositions prévues aux paragraphes 3.3 et 4.4 de l'annexe au présent arrêté relatives à la mention linguistique et à l'évaluation de cette compétence, pour ce qui concerne la langue anglaise, entrent en vigueur le 17 mai 2010.

**Art. 3.** - Les dispositions prévues par le présent arrêté s'appliquent à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

**Art. 4.** - Le directeur général de l'aviation civile et les représentants de l'État en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Saint-Pierre-et-Miquelon sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 octobre 2007.

## ANNEXE

(Modifié par Arrêté du 20 octobre 2010, NOR : DEVA1024050A, art. 2)

La présente annexe comporte 5 titres établissant les conditions de délivrance, de retrait et de suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, l'énoncé des qualifications et mentions des licences, les conditions de maintien des qualifications et de prorogation de la validité des mentions qui leur sont associées, les conditions relatives à l'homologation des organismes de formation, à l'agrément des formations et aux agréments des examinateurs ou des évaluateurs de compétence.

### TABLE DES MATIÈRES DÉTAILLÉE

#### TITRE Ier GÉNÉRALITÉS

##### 1.1. Définitions

Circulation aérienne générale : tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que tous les mouvements d'aéronefs d'État (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police) lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI.

Formation : l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant la simulation, et de la formation pratique sur la position requise pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée ; la formation comprend :

- a) Une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire ;
- b) Une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- c) Une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence ;
- d) La formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur ;
- e) Une formation d'examineur ou d'évaluateur ;

Indicateur d'emplacement OACI : le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel Doc 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique.

Licence : un certificat, délivré et renseigné conformément à la présente annexe, et qui autorise son titulaire à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte.

Mention de qualification : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liés à la qualification en question.

Mention d'unité : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer.

Mention linguistique : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire.

Mention d'instructeur : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position.

Organisme ou fournisseur de formation : une entité assurant un ou plusieurs types de formation.

Plan de formation en unité : un plan exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position.

Prestataire de services de navigation aérienne : toute entité publique fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale.

Programme de compétence d'unité : programme indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence.

Qualification : l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Sur une licence figure au moins l'une des qualifications suivantes :

- a) Contrôle d'aérodrome à vue ;
- b) Contrôle d'aérodrome aux instruments ;
- c) Contrôle d'approche aux procédures ;
- d) Contrôle d'approche de surveillance ;
- e) Contrôle régional aux procédures ;
- f) Contrôle régional de surveillance ;

Secteur : partie d'une zone de contrôle ou partie d'une région/région supérieure d'information de vol.

Service du contrôle de la circulation aérienne : un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne.

### *1.2. Dispositions générales*

Les licences de contrôleur de la circulation aérienne, de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne, les qualifications et mentions qui leur sont associées sont délivrées, suspendues ou retirées par l'Autorité nationale de surveillance.

En Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les licences de contrôleur de la circulation aérienne, les qualifications et mentions qui y sont associées sont délivrées suspendues ou retirées par le représentant de l'État.

La licence, les qualifications ou les mentions peuvent, après mise en demeure, être suspendues lorsque la compétence du contrôleur de la circulation aérienne est mise en question.

Elles peuvent également être suspendues, le temps nécessaire pour assurer la sécurité, en cas d'incident révélant une faute.

La licence peut être retirée en cas de négligence grave ou d'abus. Sauf urgence, la décision de retrait est prise après que l'intéressé a été mis à même de présenter sa défense.

La prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris la procédure d'évaluation y afférente, est soumise à homologation de l'Autorité nationale de surveillance.

Les titulaires de licences de contrôleur de la circulation aérienne habilités à exercer les fonctions d'examineur ou d'évaluateur de compétence pour la formation en unité et la formation continue sont agréés par l'Autorité nationale de surveillance.

### *1.3. Dispositions applicables aux licences*

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence concernent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques. Cette compétence est établie par la satisfaction des exigences fixées par la présente annexe.

La licence demeure la propriété de la personne à laquelle elle a été délivrée et qui la signe.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne, délivrée en application de la présente annexe, est conforme aux caractéristiques fixées à l'appendice au présent paragraphe.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est de couleur jaune.

Une attestation médicale d'aptitude en cours de validité délivrée en cohérence avec les dispositions de l'annexe I de la convention relative à l'aviation civile internationale et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne (normes « EURO Class 3 ») fixées par Eurocontrol doit être jointe à la licence pour en exercer les privilèges.

### *1.4. Reconnaissance des licences de contrôleur de la circulation aérienne délivrées par un autre État membre de la Communauté européenne*

a) Sous réserve des mentions linguistiques prévues au paragraphe 3.3, les licences, qualifications et mentions qui leur sont associées, délivrées par une autorité nationale de surveillance d'un autre État membre de la Communauté européenne, conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, sont reconnues équivalentes aux licences délivrées en application de la présente annexe. Les attestations médicales qui sont jointes à ces licences sont reconnues dans les mêmes conditions.

b) Le titulaire d'une licence délivrée dans les conditions visées à l'alinéa précédent, qui en exerce les privilèges auprès du prestataire de services de la navigation aérienne, peut échanger cette licence contre une licence délivrée en application de la présente annexe.

c) Aux fins de délivrer la mention d'unité, l'Autorité nationale de surveillance demande au candidat de remplir les conditions particulières à cette mention, en indiquant l'unité, le secteur ou le poste de travail. Lorsqu'il établit un plan de formation en unité, l'organisme de formation tient dûment compte des compétences acquises et de l'expérience du candidat.

d) Le plan de formation en unité décrivant la formation proposée pour le candidat est agréé par l'Autorité nationale de surveillance, qui dispose d'un délai de six semaines à compter de la date de dépôt de la demande pour prendre une décision motivée, sans préjudice des retards résultant de tout recours éventuel.

### APPENDICE AU PARAGRAPHE 1.3

Les renseignements suivants figurent sur la licence. Les éléments qui doivent être traduits en anglais sont signalés par un astérisque :

- a) \*Dénomination de l'État ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras) ;
- b) \*Titre de la licence (en caractères très gras) ;
- c) Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence ;
- d) Nom complet du titulaire ;
- e) Date de naissance ;
- f) Nationalité du titulaire ;
- g) Signature du titulaire ;
- h) \*Authentification des validités et de l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication :
  - i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité ;
  - ii) des dates auxquelles ces mentions ont été délivrées pour la première fois ;
  - iii) des dates d'expiration de la validité des mentions ;
- i) Signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance ;
- j) Cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence.

## TITRE II CONDITIONS DE DÉLIVRANCE D'UNE LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

### *2.1. Conditions de délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire*

Une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est délivrée aux personnels qui :

- a) Sont âgés au minimum de 18 ans et sont titulaires au minimum d'un diplôme d'enseignement secondaire ou d'un diplôme donnant accès aux études universitaires ou de niveau équivalent ;
  - b) Ont accompli avec succès une formation initiale relative à la qualification au sens de la partie A de l'appendice au paragraphe 5.1 de la présente annexe ;
  - c) Possèdent une attestation médicale d'aptitude valide ;
  - d) Ont prouvé qu'ils ont un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'appendice au paragraphe 3.3 de la présente annexe.
- La licence contient au moins une qualification.

### *2.2. Conditions de délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne*

Une licence de contrôleur de la circulation aérienne est délivrée aux personnels qui :

- a) Sont âgés au minimum de 21 ans ; des dérogations peuvent être accordées par l'Autorité nationale de surveillance ;
- b) Sont titulaires d'une licence de contrôleur stagiaire et ont suivi en totalité un plan de formation en unité, et ont réussi les examens ou évaluations nécessaires, conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'appendice au paragraphe 5.1 de la présente annexe ;
- c) Possèdent une attestation médicale d'aptitude valide ;
- d) Ont prouvé qu'ils ont un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'appendice au paragraphe 3.3 de la présente annexe.

### *2.3. Validité d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne*

La licence est rendue valide par l'inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistiques pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

### *2.4. Conditions de délivrance de la mention d'instructeur*

La mention d'instructeur est délivrée aux titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui :

- a) Ont assuré des services du contrôle de la circulation aérienne au moins pendant les douze mois immédiatement précédents, dont au minimum six mois d'exercice de la qualification sur les secteurs et sur les positions opérationnelles sur lesquelles l'instruction est dispensée ;
- b) Ont suivi avec succès une formation « d'instructeur sur la position » au cours de laquelle les connaissances et les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyen d'examens adéquats.

## TITRE III DESCRIPTION DES QUALIFICATIONS ET MENTIONS DES LICENCES DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

### *3.1. Qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne*

Les licences de contrôleur de la circulation aérienne, ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, contiennent une ou plusieurs des qualifications, qui indiquent le type de

services que le titulaire de la licence est habilité à assurer. Ces qualifications sont les suivantes :

a) La qualification « contrôle d'aérodrome à vue » (ADV), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome non doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées ;

b) La qualification « contrôle d'aérodrome aux instruments » (ADI), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 3.2.1 ci-après ;

c) La qualification « contrôle d'approche aux procédures » (APP), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit sans utiliser d'équipements de surveillance ;

d) La qualification « contrôle d'approche de surveillance » (APS), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit à l'aide d'équipements de surveillance. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 3.2.2 ci-après ;

e) La qualification « contrôle régional aux procédures » (ACP), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer sans équipement de surveillance les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs. Elle peut être accompagnée de la mention de qualification visée au paragraphe 3.2.3. ci-après ;

f) La qualification « contrôle régional de surveillance » (ACS), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l'aide d'équipements de surveillance. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 3.2.4. ci-après.

### 3.2. Mentions de qualification

3.2.1. La qualification « contrôle d'aérodrome aux instruments » (ADI) est complétée d'au moins une des mentions suivantes :

a) La mention « contrôle tour » (TWR), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle dans les cas où le contrôle d'aérodrome est assuré à partir d'un seul poste de travail.

b) La mention « contrôle des mouvements au sol » (GMC), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol.

c) La mention « surveillance des mouvements au sol » (GMS), délivrée en plus de la mention « contrôle des mouvements au sol » ou de la mention « contrôle tour », qui indique que le titulaire est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol à l'aide de systèmes de contrôle et de guidage des mouvements de surface sur les aérodromes.

d) La mention « contrôle air » (AIR), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle d'aérodrome hormis les mouvements au sol ;

e) La mention « contrôle radar d'aérodrome » (RAD), délivrée en plus de la mention « contrôle air » ou de la mention « contrôle tour », qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle d'aérodrome à l'aide d'un équipement de surveillance radar.

3.2.2. La qualification « contrôle d'approche de surveillance » (APS) est complétée d'au moins une des mentions suivantes :

a) La mention “radar” (RAD), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le service de contrôle d’approche au moyen d’un équipement radar primaire ou secondaire.

b) La mention “radar d’approche de précision” (PAR), délivrée en plus de la mention “radar”, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste d’atterrissage, le guidage d’approche de précision depuis le sol à l’aide d’un équipement radar d’approche de précision.

c) La mention “radar d’approche de surveillance” (SRA), délivrée en plus de la mention “radar”, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste d’atterrissage, le guidage d’approche classique depuis le sol au moyen d’un équipement de surveillance.

d) La mention “surveillance dépendante automatique” (ADS), qui indique que le titulaire est compétent pour fournir des services de contrôle d’approche à l’aide d’un système de surveillance dépendante automatique.

e) La mention “contrôle terminal” (TCL), délivrée en plus des mentions “radar” ou “surveillance dépendante automatique”, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit d’aéronefs évoluant dans une région de contrôle terminale et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l’aide de tout type d’équipements de surveillance.

3.2.3. La qualification “contrôle régional aux procédures” (ACP) peut être complétée par la mention suivante :

a) La mention “contrôle océanique” (OCN), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle océanique.

3.2.4. La qualification “contrôle régional de surveillance” (ACS) est complétée d’au moins une des mentions suivantes :

a) La mention “radar” (RAD), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l’aide d’un équipement de surveillance radar.

b) La mention “surveillance dépendante automatique” (ADS), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l’aide d’un système de surveillance dépendante automatique.

c) La mention “contrôle terminal” (TCL), délivrée en plus des mentions “radar” ou “surveillance dépendante automatique”, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle ou des secteurs adjacents spécifiés à l’aide d’équipements de surveillance quelconques.

d) La mention “contrôle océanique” (OCN), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle océanique.

### 3.3. Mentions linguistiques

a) Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d’expression et de compréhension des langues anglaise et française est satisfaisant. Leur compétence linguistique est déterminée par l’échelle d’évaluation des compétences linguistiques qui figure à l’appendice au présent paragraphe.

b) Le niveau minimum requis en application du a ci-dessus est le niveau 4 de l’échelle d’évaluation en matière de compétences linguistiques.

c) Nonobstant les dispositions du b ci-dessus, l’Autorité nationale de surveillance peut exiger le niveau 5 de l’échelle d’évaluation en matière de compétences linguistiques, en langue

anglaise ou en langue française, dans les cas où les conditions opérationnelles d'exercice d'une qualification ou d'une mention donnée justifient un niveau supérieur pour des raisons impératives de sécurité. A cet effet, une instruction fixant la liste des organismes de contrôle pour lesquels un niveau 5 est exigé est prise par l'Autorité nationale de surveillance.

d) La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation agréée par l'Autorité nationale de surveillance. Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés au titre 5 de la présente annexe.

### 3.4. Mention d'instructeur

La mention d'instructeur indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer la formation et la supervision sur un poste de travail opérationnel dans les limites de ses qualifications et mentions valides.

### 3.5. Mentions d'unité

La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, un groupe de secteurs ou des postes de travail déterminés de la responsabilité d'un organisme des services du contrôle de la circulation aérienne.

Les conditions relatives à la délivrance de cette mention sont déterminées dans les plans de formation en unité.

### 3.6. Inscriptions complémentaires

Des inscriptions qui indiquent que le titulaire d'une licence est compétent pour assurer des fonctions particulières peuvent être apposées sur la licence. Ces inscriptions concernent les fonctions de :

- a) Chef de salle (CDS) ;
- b) Assistant chef de salle chargé de la régulation des flux de trafic (FMP) ;
- c) Chef de tour (CDT) ;
- d) Chef de quart opérationnel (CQO).

## APPENDICE AU PARAGRAPHE 3.3. - ÉCHELLE D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

Échelle d'évaluation des compétences linguistiques :  
Niveaux expert, avancé et opérationnel

NIVEAU	PRONONCIATION Suppose un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTER-ACTIONS
Expert 6	Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante	Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices

	régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.	toujours bien maîtrisées.	efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	effet stylistique, par exemple pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	linguistiques et culturelles.	verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
Avancé 5	Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées, mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler longuement avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n'utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur – auditeur.
Opérationnel 4	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont généralement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, notamment dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression lors du passage des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans que cela nuise à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.	Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Amorçe et soutient une conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'un malentendu apparaît, en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.

**Échelle d'évaluation des compétences linguistiques :**  
**Niveaux préopérationnel, élémentaire et préélémentaire**

NIVEAU	PRONONCIATION Suppose un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTER-ACTIONS
Préopérationnel 3	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent nuire à l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.	Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.
Élémen-taire 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et très courts avec des pauses fréquentes. L'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distrait l'attention.	La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.
Prééle-mentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.
<p>Note. – Le niveau opérationnel (niveau 4) est le niveau minimal de compétence linguistique exigé pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux préélémentaire, élémentaire et préopérationnel (1 à 3 respectivement) sont tous inférieurs au niveau de compétence linguistique exigé par l'OACI. Les niveaux avancé et expert (5 et 6 respectivement) sont supérieurs au niveau minimal exigé. L'échelle dans son ensemble servira de référence pour la formation et l'évaluation en vue d'aider les candidats à atteindre le niveau opérationnel (niveau 4).</p>						

TITRE IV  
CONDITIONS DU MAINTIEN DES QUALIFICATIONS ET DE LA VALIDITÉ DES  
MENTIONS  
DES LICENCES DE CONTROLLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

*4.1. Conditions du maintien de la validité des mentions d'unité*

La validité des mentions d'unité est d'une durée initiale de douze mois. Elle est prorogée de douze mois lorsque le prestataire de services de navigation aérienne apporte, à partir du premier jour du mois au cours duquel la validité de la mention arrive à expiration, la preuve que :

a) Le candidat a exercé les privilèges de la licence pendant un nombre d'heures minimal, au cours des douze derniers mois, comme indiqué dans le programme de compétence d'unité agréé. A cette fin, les unités opérationnelles du prestataire de service de navigation aérienne tiennent un registre des heures de travail effectuées par chaque titulaire de licence travaillant dans l'unité sur les secteurs, le groupe de secteurs ou les positions opérationnelles et communiquent ces données à l'Autorité nationale de surveillance à sa demande.

Le nombre minimal d'heures de travail sans tâches d'instruction exigé pour le maintien de la validité de la mention d'unité peut être réduit pour les instructeurs sur la position au prorata du temps consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels l'extension est demandée ;

b) La compétence du candidat a fait l'objet d'une évaluation conformément à la partie C de l'appendice au paragraphe 5.1 de la présente annexe ;

c) Le candidat possède une attestation médicale d'aptitude valide.

*4.2. Rétablissement de la validité d'une mention d'unité*

Lorsqu'une mention d'unité cesse d'être valide, un plan de formation en unité doit être accompli avec succès afin de rétablir la validité de la mention.

Le titulaire d'une qualification ou d'une mention de qualification qui, au cours des quatre dernières années, n'a pas assuré des services du contrôle de la circulation aérienne associés à cette qualification ou mention de qualification ne peut commencer une formation en unité dans cette qualification ou mention de qualification qu'à l'issue d'une évaluation adéquate visant à déterminer s'il continue à remplir les conditions liées à cette qualification ou mention de qualification et après avoir satisfait à toutes les exigences en matière de formation qui découleraient de ladite évaluation.

*4.3. Durée de validité d'une mention d'instructeur*

La mention d'instructeur est valide pendant une durée renouvelable de trente-six mois. Une instruction prise par l'Autorité nationale de surveillance précise les conditions selon lesquelles est renouvelée la mention d'instructeur.

*4.4. Évaluation de la compétence linguistique*

La compétence linguistique des candidats fait l'objet d'une évaluation formelle à intervalles réguliers, excepté dans le cas de candidats ayant fait la preuve d'un niveau 6 de compétence. Les intervalles ne sont pas supérieurs à trois ans (36 mois) pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 4 de compétence, ni à six ans (72 mois) pour les candidats ayant fait la

preuve d'un niveau 5 de compétence. L'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figure dans l'appendice au paragraphe 3.3.

TITRE V  
AGRÉMENT DES FORMATIONS ET DES EXAMINATEURS OU ÉVALUATEURS DE  
COMPÉTENCE,  
HOMOLOGATION DES ORGANISMES DE FORMATION

Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et qu'ils exécutent leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, l'Autorité nationale de surveillance supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne.

A cette fin l'Autorité nationale de surveillance contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par la présente annexe.

Outre ce contrôle régulier, l'Autorité nationale de surveillance peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre de la présente annexe et des normes qu'elle contient.

*5.1. Homologation d'un organisme de formation*

a) Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent sur sa compétence technique et opérationnelle, ainsi que sur sa capacité à organiser des cursus de formation au sens du point 1 de l'appendice au présent paragraphe.

b) Lorsque le principal établissement de l'organisme de formation demandeur ou, le cas échéant, son siège social se situe en France, les demandes d'homologation sont présentées à l'Autorité nationale de surveillance.

c) L'Autorité nationale de surveillance délivre l'homologation lorsque l'organisme de formation qui a présenté une demande satisfait aux conditions prévues au point 1 de l'appendice au présent paragraphe.

d) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

e) Les homologations décrivent les informations visées au point 2 de l'appendice au présent paragraphe.

f) L'homologation n'est soumise qu'aux conditions énoncées aux points 1 et 2 de l'appendice au présent paragraphe.

*5.2. Agrément des cursus de formation, des plans de formation en unité  
et des programmes de compétence d'unité*

Les formations et les modalités d'évaluation des compétences prévues à la présente annexe, qui sont dispensées aux contrôleurs de la circulation aérienne, doivent être agréées par l'Autorité nationale de surveillance.

Cet agrément est délivré en application de l'appendice au présent paragraphe :

- partie A pour la formation initiale ;
- partie B pour la formation en unité ;
- partie C pour les programmes de compétence d'unité.

### 5.3. Surveillance et contrôle du système de formation

L'Autorité nationale de surveillance s'assure du respect des exigences et des conditions liées aux homologations. Si elle constate que le titulaire d'une homologation ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elle prend les mesures qui s'imposent, y compris éventuellement le retrait d'homologation.

### 5.4. Agréments des examinateurs ou évaluateurs de compétence

L'Autorité nationale de surveillance agréée les titulaires de licences habilités à exercer les fonctions d'examineur de compétence ou d'évaluateur de compétence pour la formation en unité et la formation continue. L'agrément est valide pour une période renouvelable de trois ans.

### 5.5. Reconnaissance mutuelle des homologations de formation

Toute homologation délivrée dans un autre État membre de la Communauté européenne conformément aux dispositions de la directive n° 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application du présent titre.

## APPENDICE AU PARAGRAPHE 5.1. - EXIGENCES RELATIVES AUX HOMOLOGATIONS DÉLIVRÉES AUX ORGANISMES DE FORMATION

1. Les exigences ci-dessous visent à établir que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formations doivent :

a) Disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans le présent arrêté ;

b) Disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée ;

c) Communiquer à l'Autorité nationale de surveillance la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité ; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises ;

d) Apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans le présent arrêté sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés ;

e) Apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente annexe et qu'une assurance dont la couverture est suffisante a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.

2. Les homologations doivent :
- a) Indiquer l'Autorité nationale de surveillance qui délivre l'homologation ;
  - b) Indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation ;
  - c) Indiquer les types de services homologués ;
  - d) Contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1 ;
  - e) Indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

## APPENDICE AU PARAGRAPHE 5.2. - EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION

### Partie A

#### **EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION INITIALE APPLICABLES AUX CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**

La formation initiale garantit que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les « Guidelines for air traffic controller Common Core Content Initial Training », édition du 12 octobre 2004, d'Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d'une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvre les aspects suivants : droit aérien, gestion de la circulation aérienne, y compris les procédures d'opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne intelligence entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, notamment la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières sont enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consiste en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée est fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale est évaluée au moyen d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue.

### Partie B

#### **EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION EN UNITÉ POUR LES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**

Les plans de formation en unité exposent en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l'unité sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrit tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, notamment les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification à l'Autorité nationale de surveillance. La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales.

La durée de la formation en unité est fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées sont évaluées dans le cadre d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréés qui sont neutres et objectifs dans leur jugement. À cette fin, l'Autorité nationale de surveillance met en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

## Partie C

### **EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION CONTINUE APPLICABLES AUX CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**

Les qualifications et mentions d'unité inscrites sur les licences de contrôleurs de la circulation aérienne sont maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consiste en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établit des programmes de compétences d'unité décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes sont réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue est arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, aux changements réalisés ou planifiés de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne est évaluée au moins tous les trois ans. Le prestataire de service de la navigation aérienne veille à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licence dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

**Arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance à titre transitoire des licences de contrôleurs de la circulation aérienne**

NOR: DEVA0756611A

*(JO Lois et décrets @ du 24 octobre 2007)*

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, et la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, et notamment son article 5 ;

Vu la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 135-1 à R. 135-7 ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 68-20 du 5 janvier 1968 fixant les conditions d'application de la loi n° 66-496 du 11 juillet 1966 relative à la création de corps de fonctionnaires de l'État pour l'administration de la Polynésie française ;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 93-622 du 27 mars 1993 modifié portant statut particulier du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2005-199 du 28 février 2005 modifiant le décret n° 85-659 du 2 juillet 1985 fixant l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports ;

Vu le décret n° 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne ;

Vu l'arrêté du 20 décembre 1991 fixant les modalités de déroulement de la formation initiale alternée des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne;

Vu l'arrêté du 4 mars 2002 relatif aux modalités de délivrance et de renouvellement de l'autorisation d'exercer une qualification de contrôle ;

Vu l'arrêté du 24 avril 2002 relatif aux conditions médicales particulières requises des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et aux modalités de leur contrôle ;

Vu l'arrêté du 7 mars 2003 définissant les conditions médicales particulières requises des techniciens des études et de l'exploitation assurant les fonctions de contrôle de la circulation aérienne sur les aérodromes ainsi que leurs modalités de contrôle ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2005 portant organisation et attributions de l'administration centrale de la direction générale de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2005 portant organisation de la direction du contrôle de la sécurité de la direction générale de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne,

Arrêtent :

**Art. 1er.** - Le présent arrêté fixe les conditions selon lesquelles une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne, conforme à l'arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences, qualifications et mentions de contrôleurs de la circulation aérienne, peut être délivrée aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, aux techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile et aux personnels assimilés assurant les mêmes fonctions, titulaires d'un certificat médical d'aptitude valide, qui :

- rendent les services du contrôle de la circulation aérienne ;
- ont satisfait à la formation permettant de rendre les services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur sur la position ;
- justifient avoir rendu les services du contrôle de la circulation aérienne.

La licence délivrée dans les conditions prévues aux articles 2 à 7 est assortie de qualifications et, le cas échéant, de mentions de qualifications. Une mention de compétence linguistique en langue française, acquise sans obligation de réévaluation périodique, est inscrite sur les licences délivrées en application du présent arrêté.

Les mentions sont maintenues en état de validité selon les dispositions prévues au paragraphe 4.1 de l'arrêté du 22 octobre 2007 susvisé.

Les licences peuvent être délivrées dans ces conditions jusqu'au 30 juin 2009.

**Art. 2.** - Il est délivré une licence de contrôleur de la circulation aérienne aux personnels visés à l'article 1er qui sont titulaires d'une autorisation d'exercice d'une qualification de contrôle valide ou d'un certificat d'aptitude à l'exercice de certaines fonctions. La licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrée est assortie de qualifications qui prennent en considération la formation initiale et la formation continue suivies ainsi que l'expérience professionnelle acquise. Les licences de contrôleur de la circulation aérienne délivrées en application de cet article sont assorties de mentions de qualification et d'unité.

La déclinaison des mentions par organismes de contrôle de la circulation aérienne fait l'objet d'une décision du prestataire de services de navigation aérienne notifiée à l'Autorité nationale de surveillance.

Les personnes habilitées à superviser la formation sur la position obtiennent une mention d'instructeur valide jusqu'au terme de la validité de l'autorisation d'exercice d'une qualification qu'elles détiennent.

**Art. 3.** - Il est délivré une licence de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne aux personnels visés à l'article 1er en cours de formation en unité dans un organisme de contrôle de la circulation aérienne de la direction générale de l'aviation civile qui ne remplissent pas les conditions prévues à l'article 2.

**Art. 4.** - A compter du 1er janvier 2008, il est délivré une licence de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, élèves ou stagiaires, qui ont satisfait aux épreuves finales du module 1 ou du module 3 dans les conditions prévues par l'arrêté du 20 décembre 1991 fixant les modalités de déroulement de la formation initiale alternée des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

**Art. 5.** - A compter du 1er janvier 2008, il est délivré une licence de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne aux techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile stagiaires, issus de la formation initiale dispensée à l'École nationale de l'aviation civile,

en vue de la délivrance des qualifications de contrôle d'aérodrome à vue (ADV) et de contrôle d'aérodrome aux instruments (ADI).

**Art. 6.** - Il est délivré, sur leur demande, une licence de contrôleur de la circulation aérienne aux personnels visés à l'article 1er qui, n'étant pas titulaire d'une autorisation d'exercer une qualification de contrôle valide, justifient avoir rendu de manière effective les services du contrôle de la circulation aérienne auprès d'un des organismes de la direction générale de l'aviation civile. La licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrée est assortie des qualifications détenues et de la qualification de contrôle statutaire du dernier organisme dans lequel les services du contrôle de la circulation aérienne ont été rendus.

**Art. 7.** - Pour l'application des articles 1er à 6 ci-dessus et jusqu'au 16 mai 2008, les titulaires d'un certificat d'aptitude médicale délivré dans les conditions et pour la périodicité prévues par l'arrêté du 24 avril 2002, relatif aux conditions médicales particulières requises des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et aux modalités de leur contrôle, ou par l'arrêté du 7 mars 2003, définissant les conditions médicales particulières requises des techniciens des études et de l'exploitation assurant les fonctions de contrôle de la circulation aérienne sur les aérodromes ainsi que leurs modalités de contrôle, sont réputés satisfaire à l'obligation de détenir une attestation d'aptitude médicale prévue par l'arrêté du 22 octobre 2007 susvisé.

**Art. 8.** - L'Autorité nationale de surveillance peut, sous réserve qu'elle garantisse ou aboutisse à un niveau de sécurité équivalent, déroger aux dispositions du présent arrêté.

**Art. 9.** - Les dispositions prévues par le présent arrêté s'appliquent à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

**Art. 10.** - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 octobre 2007.

**Arrêté du 16 mai 2008 relatif aux critères et conditions de délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3 nécessaires pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne et à l'organisation des services de médecine aéronautique**

NOR: DEVA0804006A

*(JO Lois et décrets du 08 juin 2008 page 9414)*

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative, le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique et le secrétaire d'État chargé de la fonction publique,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention publiée par le décret n°69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le règlement n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, et notamment son article 5 ;

Vu la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 131-1 à L. 131-5 et R. 135-1 à R. 135-7 ;

Vu le code de la santé publique, notamment ses articles L. 1110-1 à L. 1110-7 et L. 1111-1 à L. 1111-9 ;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 68-20 du 5 janvier 1968 fixant les conditions d'application de la loi n° 66-496 du 11 juillet 1966 relative à la création de corps de fonctionnaires de l'État pour l'administration de la Polynésie française ;

Vu le décret n° 86-442 du 14 mars 1986 relatif à la désignation des médecins agréés, à l'organisation des comités médicaux et des commissions de réforme, aux conditions d'aptitude physique pour l'admission aux emplois publics et au régime de congés de maladie des fonctionnaires, notamment son article 22;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 93-622 du 27 mars 1993 modifié portant statut particulier du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2005-199 du 28 février 2005 modifiant le décret n° 85-659 du 2 juillet 1985 fixant l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports ;

Vu le décret n° 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2005 portant organisation et attributions de l'administration centrale de la direction générale de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2005 portant organisation de la direction du contrôle de la sécurité de la direction générale de l'aviation civile,  
Arrêtent :

**Art. 1er.** - Les critères et conditions de délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3 nécessaires pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne sont précisés à l'annexe du présent arrêté.

**Art. 2.** - L'organisation des services de médecine aéronautique qui comportent les médecins examinateurs, le comité médical du contrôle de la navigation aérienne (CMCNA) et les centres de médecine aéronautique est définie à l'annexe du présent arrêté.

**Art. 3.** - Les possibilités et voies de recours auprès du CMCNA sont précisées à l'annexe du présent arrêté.

**Art. 4.** - Les dispositions prévues par le présent arrêté s'appliquent en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

**Art. 5.** - Le directeur général de l'aviation civile et les représentants de l'État en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Saint-Pierre-et-Miquelon sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 mai 2008.

**ANNEXE**

- La présente annexe comporte un titre relatif aux dispositions administratives et un titre relatif aux critères d'aptitude médicale classe 3.

**TITRE Ier****DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES***1.1. Glossaire, définitions, sigles et abréviations*

Dans la présente annexe figurent les critères d'aptitude médicale à respecter, les variations de ces critères et les éléments indicatifs annexes.

L'emploi des termes « doit » et « doivent » indique que le respect du critère est obligatoire. L'emploi des termes « peut », « peuvent », « devrait », « devraient », « il convient » indique une variante du critère et des éléments indicatifs, ou encore une proposition ou une recommandation, et non une obligation.

***Glossaire***

Pour les besoins de la présente annexe, il y a lieu d'entendre par :

**Autorité nationale de surveillance**

La direction du contrôle de la sécurité de la direction générale de l'aviation civile est l'autorité nationale de surveillance, au sens de l'article 3 de la directive n° 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

**Centre de médecine aéronautique (CMA)**

Un centre comprenant des médecins dûment formés et autorisés par le comité médical du contrôle de la navigation aérienne à pratiquer des examens médicaux conformément aux critères d'aptitude médicale de classe 3 et conditions fixées par le comité médical du contrôle de la navigation aérienne. Il peut faire partie ou être indépendant du comité médical du contrôle de la navigation aérienne.

**Médecin examinateur agréé (MEA)**

Un médecin dûment formé et autorisé par le comité médical du contrôle de la navigation aérienne à procéder aux examens médicaux des candidats en vue de la délivrance des attestations médicales de classe 3 qui accompagnent la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

**Comité médical du contrôle  
de la navigation aérienne (CMCNA)**

L'organe responsable de la mise en œuvre et de l'application des critères européens de classe 3 de médecine aéronautique.

**Licence**

Un certificat, délivré et renseigné conformément à l'annexe de l'arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences, qualifications et mentions de contrôleurs de la circulation aérienne, et qui autorise son titulaire à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte.

**Initial**

Associé au terme « attestation d'aptitude » (médicale) ou « examen » (médical) pour indiquer la toute première occasion à laquelle une attestation d'aptitude médicale est délivrée en vue de l'obtention d'une licence, ou le premier examen préalable à la délivrance d'une telle attestation d'aptitude médicale.

#### Renouvellement

Le renouvellement est le processus dans le cadre duquel un examen médical est effectué après l'expiration de l'attestation d'aptitude médicale en cours de validité. La nouvelle attestation d'aptitude médicale sera délivrée pour une période d'une année ou deux, selon le cas, à compter de la date de renouvellement (de date à date).

#### Prorogation ou revalidation

La prorogation ou revalidation est le processus dans le cadre duquel un examen médical est effectué dans un délai de 45 jours avant la date d'expiration de l'attestation d'aptitude médicale en cours de validité, de manière que la nouvelle attestation soit valable à compter de la date d'expiration, pour une durée de une ou deux années, selon le cas (de date à date).

#### *Sigles et abréviations*

Pour les besoins de la présente annexe, il y a lieu d'entendre par :

ACE Enzyme de conversion de l'angiotensine.

CMA Centre de médecine aéronautique.

MEA Médecin examinateur agréé.

CMCNA Comité médical du contrôle de la navigation aérienne.

dB (HL) Décibels (perte d'audition).

ECG Electrocardiogramme.

EEG Electroencéphalogramme.

ORL Oto-rhino-laryngologie.

VEMS/CV Volume expiratoire maximum seconde/capacité vitale.

g/dl Gramme par décilitre.

Hz Hertz (cycles par seconde).

mmHg Millimètres de mercure (unité de pression).

IRM Imagerie par résonance magnétique.

NIH Perte de l'acuité auditive due au bruit.

ORL Oto-rhino-laryngologique.

REM Sommeil paradoxal (Rapid Eye Movement).

### *1.2. Aptitude physique et mentale*

#### 1.2.1. Aptitude médicale

Le détenteur d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 doit être dans un état de santé mentale et physique qui lui permette d'assurer en toute sécurité les services du contrôle de la circulation aérienne et, dans toute la mesure possible, de minimiser le risque de se trouver brusquement dans une situation telle que la sécurité des aéronefs pourrait s'en trouver compromise.

#### 1.2.2. Notification de la décision

A l'issue de l'examen médical, une décision d'aptitude ou d'inaptitude doit être notifiée par le médecin examinateur agréé au titulaire (ou candidat à la délivrance) d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.

### 1.2.3. Possibilités et voies de recours

En cas d'inaptitude du demandeur d'attestation médicale, le médecin examinateur informe ce dernier qu'il dispose d'un délai de 15 jours francs, à compter de la date de réception de la notification de la décision, pour exercer un recours auprès du comité médical du contrôle de la navigation aérienne.

### 1.2.4. Circonstances spéciales

Les critères et éléments indicatifs qui figurent dans la présente annexe ne peuvent, à eux seuls, être suffisamment détaillés pour couvrir tous les cas individuels possibles. Bon nombre de décisions relatives à l'évaluation de l'aptitude médicale doivent nécessairement être laissées à l'appréciation et à la discrétion du médecin examinateur agréé, assisté par le comité médical du contrôle de la navigation aérienne (CMCNA). L'évaluation doit donc se fonder sur un examen médical mené, dans son intégralité, conformément aux normes les plus sérieuses de la pratique médicale. Il y a lieu de tenir dûment compte des privilèges attachés à la licence sollicitée ou détenue par le candidat lors de l'établissement de l'attestation d'aptitude médicale, ainsi que des conditions dans lesquelles le titulaire de la licence exercera ces privilèges dans le cadre de ses fonctions. Sur indication clinique, des épreuves complémentaires de celles qui sont décrites dans le présent document devraient être administrées sous la direction du spécialiste compétent.

### 1.2.5. Secret médical

S'appliquent en l'occurrence les articles L. 1110-1 à L. 1110-5 et les articles R. 1111-1 à R. 1111-16 du code de la santé publique ou les dispositions équivalentes en vigueur en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna. En conséquence, les informations médicales, orales ou écrites, quel que soit le support utilisé, relatives au candidat ou titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, ne sont accessibles qu'aux médecins agréés du CMCNA et du CMA et aux médecins examinateurs agréés. Ces informations sont soumises aux obligations de secret et de confidentialité.

## *1.3. Organisation des services de médecine aéronautique*

### 1.3.1. Médecins examinateurs agréés

#### 1.3.1.1. Délivrance de l'agrément

Les médecins examinateurs habilités pour pratiquer les examens médicaux en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la revalidation de l'attestation d'aptitude médicale de classe 3 sont agréés par l'autorité nationale de surveillance sur proposition du médecin-chef de la direction générale de l'aviation civile.

Ils doivent remplir les conditions générales d'exercice de la médecine et être inscrits au conseil de l'ordre des médecins ; ils doivent justifier de l'une des conditions suivantes : soit être titulaire d'un titre de médecine aéronautique, soit exercer dans un centre d'expertise médicale du personnel navigant, soit avoir acquis par expérience professionnelle une compétence dans le domaine aéronautique.

L'agrément est délivré pour une durée de trois ans. Il est renouvelable sous réserve de la vérification des conditions définies aux deux premiers alinéas du présent article et sous réserve d'avoir réalisé dix examens médicaux d'aptitude dans les 12 mois précédant le renouvellement dans le respect de la réglementation et d'avoir suivi, et en apporter la preuve, des formations dans le domaine de la médecine aéronautique.

#### 1.3.1.2. Suspension et retrait de l'agrément

L'agrément peut être suspendu, en cas d'urgence, pour une durée maximale de 2 mois par l'autorité nationale de surveillance pour manquement aux obligations définies dans l'article 3.

En cas de manquement aux obligations du médecin examinateur agréé, l'agrément peut être retiré par l'autorité nationale de surveillance. Le retrait peut être précédé, en fonction de la gravité des faits, d'une ou plusieurs mises en demeure. Ces mises en demeure sont notifiées à l'intéressé par l'autorité nationale de surveillance.

#### 1.3.1.3. Obligations du médecin examinateur agréé

Le médecin examinateur agréé doit s'attacher au respect des critères d'aptitude médicale de classe 3 lors des examens médicaux. En cas de doute sur la validité de l'aptitude ou de l'inaptitude, il demande au comité médical du contrôle de la navigation aérienne de statuer.

Le médecin agréé veille à la mise à jour des dossiers médicaux ainsi qu'au respect du principe de confidentialité des données médicales.

Le médecin examinateur agréé doit examiner les demandes d'attestations médicales d'une manière conforme :

- aux règles communes en matière médicale, et notamment aux règles de déontologie médicale ;
- aux dispositions médicales d'aptitude de classe 3 en vigueur ;
- aux dispositions de la réglementation en vigueur, dans le respect des règles relatives au secret médical.

#### 1.3.1.4. Agrément des médecins des armées

Les médecins des armées titulaires d'un titre de médecine aéronautique peuvent être agréés par l'autorité nationale de surveillance sur proposition du médecin-chef de la direction générale de l'aviation civile comme médecins examinateurs.

La liste de ces médecins examinateurs est fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

#### 1.3.1.5. Formation des médecins examineurs agréés

Un médecin examinateur agréé doit avoir le titre de docteur en médecine et avoir reçu une formation appropriée en médecine aéronautique. Un médecin examinateur agréé doit acquérir une connaissance et une expérience pratiques de l'environnement du contrôle de la circulation aérienne. L'autorisation de délivrance, sur la base d'examens médicaux, des attestations d'aptitude médicale requises pour l'exercice des fonctions de contrôleur de la circulation aérienne est accordée aux médecins pour une durée limitée. Cette autorisation sera renouvelée pour les médecins qui :

- ont pratiqué les examens médicaux conformément aux règlements applicables ;
- remplissent les conditions initiales d'agrément (notamment la possession du certificat de formation approfondie en médecine aéronautique [JAR FCL. 3] ou équivalent) et ont exercé leurs fonctions pendant une période déterminée préalablement à la demande de renouvellement de l'agrément ;
- ont maintenu à jour leurs connaissances en médecine aéronautique par le biais, notamment, de cours, de séminaires, d'une expérience aéronautique.

#### 1.3.1.6. Formation à l'évaluation en vue de la délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3

La formation à l'évaluation en vue de la délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3, travaux pratiques inclus, destinée aux médecins chargés des examens d'aptitude

médicale pour les titulaires des licences de contrôleurs de la circulation aérienne et contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires doit inclure les aspects suivants : règles et réglementations aéronautiques, questions médicales, psychologie, aspects relatifs au contrôle aérien tels que l'organisation et la structure des organismes de contrôle, organisations internationales, familiarisation avec les postes de travail et les tâches confiées aux contrôleurs, psychologie aéronautique pertinente dans le contrôle aérien, facteurs humains, notamment la gestion des ressources humaines en équipe (TRM) ainsi que les systèmes actuels et futurs dans le contrôle aérien. La formation doit inclure la possibilité d'acquérir une certaine expérience en simulateur de contrôle de la navigation aérienne.

La formation sera suivie d'un examen.

#### 1.3.1.7. Formation de remise à niveau

Les médecins examinateurs agréés doivent suivre à intervalles réguliers une formation de remise à niveau en médecine aéronautique, qui devrait notamment comporter des exposés sur les progrès/modifications survenus dans le domaine de la médecine aéronautique ainsi que dans l'environnement de travail du contrôle de la circulation aérienne. Il convient de prendre en considération la participation à des réunions scientifiques ou à des conférences sur la médecine aéronautique. La remise à niveau devrait comporter des exercices pratiques.

Elle peut être suivie d'une évaluation ou d'un examen, à la discrétion de l'Autorité nationale de surveillance.

#### 1.3.2. Centres de médecine aéronautique

Le comité médical du contrôle de la navigation aérienne (CMCNA) peut, à sa discrétion, désigner et agréer un centre de médecine aéronautique (CMA), ou en renouveler l'agrément.

Un CMA doit être :

- rattaché ou en liaison avec un hôpital ou un centre médical spécialisé agréé ;
- actif dans le domaine de la médecine aéronautique clinique et des activités connexes ;
- dirigé par un médecin examinateur agréé (MEA) chargé de coordonner les résultats des examens et de signer les rapports et attestations, et doté d'une équipe de médecins possédant la formation et l'expérience appropriées en médecine aéronautique ;
- pourvu des installations médicales nécessaires pour procéder aux examens de médecine aéronautique.

#### 1.3.3. Comité médical du contrôle de la navigation aérienne

##### 1.3.3.1. Composition

Le comité médical du contrôle de la navigation aérienne comprend sept membres titulaires et sept membres suppléants, docteurs en médecine, choisis en fonction de leur expérience en médecine aéronautique ou par leur compétence reconnue dans leur spécialité.

Les membres titulaires et suppléants du comité médical sont approuvés par l'autorité nationale de surveillance. Ils sont nommés, sur proposition du médecin-chef de la direction générale de l'aviation civile, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Tout membre du comité dont le mandat est interrompu est remplacé jusqu'à l'expiration dudit mandat.

Au début de chaque période de trois ans, les membres titulaires et suppléants élisent parmi eux un président et un vice-président.

Le secrétariat du comité est assuré par le médecin-chef de la direction générale de l'aviation civile.

### 1.3.3.2. Instruction des dossiers

L'instruction des dossiers est assurée par le médecin-chef de la direction générale de l'aviation civile en liaison avec le président. Il participe aux séances sans voix délibérative.

Le dossier transmis au comité médical du contrôle de la navigation aérienne comporte les éléments suivants :

- la demande de réexamen de l'aptitude de l'intéressé ou la saisine de l'administration ou la saisine du médecin examinateur agréé ;
- l'identification exacte de l'organisme d'affectation de l'intéressé et du médecin examinateur agréé qui a pris la décision d'inaptitude médicale contestée ;
- un bref exposé des circonstances établi par le médecin examinateur agréé.

Au vu du dossier ainsi constitué, le président examine l'opportunité de faire procéder à une expertise par un médecin compétent pour l'affection en cause.

Le secrétariat du comité médical du contrôle de la navigation aérienne prend un rendez-vous auprès de l'expert et lui communique le dossier complet de l'intéressé.

La convocation à la consultation est adressée à l'intéressé par le secrétariat du comité médical du contrôle de la navigation aérienne, sous pli recommandé avec accusé de réception, et comporte les coordonnées du médecin désigné et les données précises du rendez-vous.

L'intéressé qui ne peut se rendre à la consultation à la date qui lui a été indiquée doit immédiatement en informer le secrétariat du comité médical du contrôle de la navigation aérienne, afin que, si les circonstances le justifient, un deuxième rendez-vous puisse lui être notifié dans les mêmes conditions que le précédent.

Le médecin expert éventuellement désigné transmet son rapport au président du comité médical du contrôle de la navigation aérienne.

## ANNEXE

### - 1.3.3.3. Fonctionnement

Les membres du comité médical du contrôle de la navigation aérienne siègent en toute indépendance. Ils ne peuvent prendre part aux délibérations portant sur l'examen de cas individuels dont ils ont déjà eu à connaître à l'occasion de leur activité extérieure au comité.

Hormis les membres du comité médical, peuvent être entendus aux audiences du comité médical le médecin, le cas échéant, désigné par l'intéressé, l'intéressé lui-même et le médecin expert éventuellement convoqué par le président.

Les délibérations du comité se déroulent en la seule présence de médecins, y compris, s'il y a lieu, le médecin expert désigné et le médecin de l'intéressé, qui n'ont que voix consultative. Les autres personnes présentes lors de la séance sont invitées à quitter la salle avant délibération.

Le comité ne peut valablement délibérer que si trois au moins de ses membres sont présents, dont un médecin spécialiste de l'affection en cause. Les avis sont prononcés à la majorité des membres présents. En cas d'égalité des voix, la voix du président est prépondérante. A l'issue, le comité médical du contrôle de la navigation aérienne délivre l'attestation d'aptitude médicale.

En cas d'absence du président, celui-ci est remplacé par le vice-président.

Les membres du comité médical du contrôle de la navigation aérienne sont convoqués individuellement à chaque séance du comité au moins quinze jours avant la date de la séance.

Dès réception de la convocation, les membres sont tenus de faire connaître au secrétariat leur indisponibilité.

S'il apparaît que le quorum ne pourra être atteint, une nouvelle convocation leur est adressée avec le même délai de préavis que celui mentionné au premier alinéa.

Le médecin expert éventuellement désigné, le médecin éventuellement choisi par l'intéressé et l'intéressé, s'il a demandé à être entendu, sont également convoqués à la séance dans le même délai.

Le secrétariat du comité médical du contrôle de la navigation aérienne informe l'administration et l'intéressé de la date à laquelle son dossier sera examiné dès que celle-ci est fixée.

L'intéressé peut obtenir communication de la partie administrative de son dossier médical et des conclusions du médecin expert éventuellement désigné.

La partie médicale du dossier peut lui être communiquée directement ou par l'intermédiaire d'un médecin désigné à cet effet, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-7 du code de la santé publique.

Chaque séance du comité médical donne lieu à un procès-verbal de séance.

L'attestation d'aptitude médicale de classe 3 délivrée pour chaque cas examiné et le procès-verbal de chaque séance sont signés par le président du comité médical du contrôle de la navigation aérienne.

Le secrétariat du comité médical transmet, dans les meilleurs délais, l'attestation d'aptitude médicale de classe 3 dûment signée à l'intéressé.

Le secret médical est pleinement respecté. Le MEA met à disposition du CMCNA l'ensemble des rapports oraux ou écrits et des informations médicales sous forme électronique se rapportant aux titulaires de licences et candidats à l'obtention de licences, afin que celui-ci puisse s'en servir dans le cadre de l'exercice de ses fonctions.

#### *1.4. Conditions de délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3*

##### *1.4.1. Format*

L'attestation d'aptitude médicale de classe 3 contient les renseignements ci-après :

- pays de délivrance ;
- numéro de référence ;
- classe de certificat ;
- nom complet ;
- date de naissance ;
- nationalité ;
- date et lieu de l'examen médical initial ;
- date du dernier électrocardiogramme ;
- date de la dernière audiométrie ;
- restrictions, conditions et/ou variations ;
- nom, numéro d'agrément et signature du MEA ;
- date de l'examen général ;
- date d'expiration ;
- signature du titulaire.

Un modèle de présentation d'attestation d'aptitude médicale de classe 3 figure à l'appendice au 1.5.1.

##### *1.4.2. Examens médicaux*

Tout candidat à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne doit subir un examen médical en vue d'obtenir une attestation d'aptitude médicale de classe 3. La première fois, l'examen médical est effectué dans un centre de médecine aéronautique (CMA). Les examens de renouvellement et de revalidation peuvent être effectués par un médecin examinateur agréé ou le CMA, à la discrétion du CMCNA.

Tout candidat à la délivrance d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 fournit au médecin examinateur agréé une déclaration selon un modèle défini par instruction de l'autorité nationale de surveillance, dont il atteste personnellement l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires dont il a connaissance. Il est averti de la nécessité de faire une déclaration aussi complète et précise que possible.

A l'issue des examens médicaux, le médecin examinateur agréé délivre une attestation médicale. Cette attestation médicale peut être temporaire et précise alors l'échéance à laquelle un nouvel examen sera pratiqué.

Le médecin examinateur agréé peut faire effectuer des examens complémentaires et faire appel à des médecins spécialistes.

Le médecin examinateur agréé saisit le service de médecine aéronautique agréé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile de tout cas où il doute de l'aptitude du candidat à satisfaire à l'un ou l'autre des critères d'aptitude.

Il appartient au service de médecine aéronautique de proposer s'il convient ou non de délivrer une aptitude médicale. Cet avis est transmis au comité médical du contrôle de la navigation aérienne qui délivre l'attestation d'aptitude médicale de classe 3.

#### 1.4.3. Délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3 dans le cadre d'une première fois

La première fois, l'attestation d'aptitude médicale de classe 3 est délivrée par le comité médical du contrôle de la navigation aérienne.

Lorsque le CMCNA est convaincu que les critères décrits dans la présente section sont respectés, une attestation d'aptitude médicale de classe 3 est délivrée au candidat. Une attestation d'aptitude médicale de classe 3 peut être délivrée sous réserve que l'aptitude du candidat à exercer, au niveau de sécurité requis, les privilèges attachés à sa licence ne risque pas d'être compromise. Le comité peut assortir l'attestation d'aptitude médicale de classe 3 de conditions ou de restrictions ou accorder une dérogation si elle ne nuit pas à la sécurité aérienne.

#### 1.4.4. Délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3 dans le cadre d'un renouvellement ou d'une revalidation

La délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3 peut être déléguée au CMA ou au MEA, à la discrétion du CMCNA.

Les critères à respecter pour le renouvellement d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 sont les mêmes que ceux qui s'appliquent à l'attestation initiale, sauf indication contraire expresse.

#### 1.4.5. Durée de validité d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3

L'aptitude médicale des titulaires d'une licence de contrôle de la circulation aérienne est appréciée tous les deux ans jusqu'à l'âge de 40 ans et tous les ans au-delà de cet âge par un médecin examinateur agréé et vérifiée dans les conditions définies dans le présent arrêté.

La prorogation de l'attestation d'aptitude médicale de classe 3 est effectuée dans un délai de quarante-cinq jours avant la date d'expiration figurant sur l'attestation d'aptitude médicale de classe 3 en cours de validité. La date de validité de cette nouvelle attestation court à compter du lendemain de la date d'expiration de l'attestation précédente, sauf en cas d'inaptitude temporaire ou définitive. Dans ce dernier cas, il est mis un terme à la validité de l'attestation d'aptitude médicale dès la date de la réalisation de l'examen médical.

Le renouvellement de l'attestation d'aptitude médicale de classe 3 est effectué après l'expiration de la précédente attestation d'aptitude médicale de classe 3. La nouvelle

attestation d'aptitude médicale sera délivrée pour une période d'une année ou deux, selon le cas, à compter de la date de renouvellement (de date à date).

Appendice au 1.5.1.

### Format des attestations d'aptitude médicales de classe 3

## TITRE II CRITÈRES EUROPÉENS D'APTITUDE MÉDICALE DE CLASSE 3

### 1. Appareil cardio-vasculaire

#### Examen

2.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie de l'appareil cardio-vasculaire, qu'elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

2.1 (b) Un électrocardiogramme standard au repos, de 12 dérivations, accompagné de son interprétation, est requis lors de l'examen initial, puis, tous les quatre ans jusqu'à l'âge de 30 ans, et ensuite tous les deux ans, et sur indication clinique.

2.1 (c) Un électrocardiogramme d'effort n'est requis qu'en cas d'indication clinique, conformément au paragraphe 2.1.2.

2.1.2 Un électrocardiogramme d'effort, ou une autre exploration cardiologique appropriée, est requis :

2.1.2 (a) En cas de signes ou de symptômes laissant présumer une affection cardio-vasculaire ;

2.1.2 (b) Pour éclairer un électrocardiogramme au repos ;

2.1.2 (c) A la discrétion d'un spécialiste de la médecine aéronautique agréé par le CMCNA ;

2.1.2 (d) A 65 ans, puis tous les quatre ans pour le renouvellement du certificat européen de classe 3.

2.1 (d) Les interprétations d'électrocardiogrammes d'effort et au repos doivent être rédigées par des spécialistes agréés par le CMCNA.

2.1.3 (a) Lorsqu'une analyse de sang est pratiquée par l'autorité nationale responsable, ainsi que le prévoit le paragraphe 6.1 (b), pour faciliter l'évaluation des risques cardio-vasculaires, le dosage des lipides sériques et plasmatiques, notamment du cholestérol, est laissé à la discrétion du CMCNA.

2.1.3 (b) Le dosage des lipides sériques/plasmatiques est un examen de dépistage et toute anomalie importante constatée devra faire l'objet d'une étude et d'un suivi de la part d'un spécialiste agréé par le CMCNA.

2.1.2 (b) L'accumulation de facteurs de risque (tabagisme, antécédents familiaux, anomalies lipidiques, hypertension, etc.) doit faire l'objet d'une évaluation cardio-vasculaire et d'un suivi de la part d'un spécialiste agréé par le CMCNA et, le cas échéant, en concertation avec le CMA ou le MEA.

2.1 (e) A 65 ans, le titulaire d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 doit être examiné dans un CMA par un cardiologue agréé par le CMCNA. Cet examen doit comprendre un électrocardiogramme d'effort, ou tout autre examen fournissant des informations équivalentes, et être renouvelé sur indication clinique.

### 2.2. Pression artérielle

2.2 (a) La pression artérielle doit être mesurée selon la technique décrite au paragraphe 2.2.1.

2.2.1 La pression systolique est enregistrée au moment de l'apparition des bruits de Korotkoff (phase I) et la pression diastolique au moment de leur disparition (phase V), ou selon la mesure électronique équivalente utilisant un moniteur automatique validé. En cas de hausse de la pression artérielle et/ou d'accélération du rythme cardiaque au repos, il convient de procéder à d'autres observations. Les mesures de la pression artérielle prises à des occasions différentes devraient être faites de la même manière, afin que les résultats soient uniformes.

2.2 (b) Lorsque la pression artérielle est systématiquement supérieure à 160 mmHg pour la pression systolique et/ou 95 mmHg pour la pression diastolique, avec ou sans traitement, le candidat doit être déclaré inapte.

2.2 (c) Le traitement anti-hypertenseur doit être compatible avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges associés à la licence (voir paragraphe 2.2.2). Au début d'un traitement médicamenteux, l'attestation d'aptitude médicale doit être suspendue pendant une période permettant d'établir l'absence d'effets secondaires importants.

2.2.2 Tout traitement anti-hypertenseur doit être agréé par le CMCNA. Les médicaments autorisés peuvent être :

2.2.2 (a) Des diurétiques n'agissant pas sur l'anse de Henlé ;

2.2.2 (b) Certains bêtabloquants (généralement hydrophiles) ;

2.2.2 (c) Des inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine ;

2.2.2 (d) Des inhibiteurs calciques à effet lent ;

2.2.2 (e) Des inhibiteurs du récepteur de l'angiotensine 2.

2.2.2 (f) Au commencement d'un traitement anti-hypertenseur, l'intéressé sera déclaré temporairement inapte en raison des risques d'effets secondaires, jusqu'à ce que sa tension artérielle soit maîtrisée de façon satisfaisante sans effets secondaires.

2.2 (d) Les candidats souffrant d'hypotension symptomatique doivent être déclarés inaptes.

### 2.3. Affection des artères coronaires

2.3 (a) Tout candidat soupçonné de coronaropathie doit subir un examen cardiologique. Tout candidat présentant une coronaropathie asymptomatique bénigne peut être déclaré apte par le CMCNA, sous réserve qu'il satisfasse aux conditions visées au paragraphe 2.3.1.

2.3.1 En cas de soupçon de coronaropathie asymptomatique, un électrocardiogramme d'effort est requis, complété, si nécessaire, par d'autres épreuves (scintigraphie myocardique, échocardiographie de stress, angiographie coronaire ou épreuves équivalentes agréées par le CMCNA) qui ne révéleront pas d'ischémie du myocarde ni de sténose significative des artères coronaires.

2.3 (b) Les candidats qui présentent une coronaropathie symptomatique ou des symptômes cardiaques maîtrisés par un traitement médicamenteux doivent être déclarés inaptes.

2.3 (c) Les candidats ayant eu un infarctus du myocarde doivent être déclarés inaptes. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte, sous réserve que les critères énoncés au paragraphe 2.3.2 soient satisfaits.

2.3.2 Un candidat asymptomatique dont les éventuels facteurs de risque ont été maîtrisés de manière satisfaisante, et dont le cas n'exige pas de traitement pour douleur ischémique du myocarde six mois après l'incident de référence (infarctus du myocarde) devra avoir subi des examens ayant donné les résultats suivants :

2.3.2 (a) Un ECG d'effort, limité aux symptômes, satisfaisant ;

2.3.2 (b) Une fraction d'éjection ventriculaire gauche de plus de 50 % sans anomalie significative de la mobilité pariétale, et une fonction ventriculaire droite normale ;

2.3.2 (c) Un enregistrement ECG ambulatoire de 24 heures satisfaisant ; et

2.3.2 (d) Une coronarographie montrant une sténose de moins de 30 %, ou tout autre examen d'imagerie montrant l'absence d'ischémie réversible importante des vaisseaux en aval de l'infarctus du myocarde et confirmant l'absence d'altération fonctionnelle du myocarde irrigué par les vaisseaux sténosés.

Le suivi requiert un examen cardio-vasculaire annuel, comprenant un ECG d'effort ou une scintigraphie d'effort. Une coronarographie ou tout autre examen d'imagerie est requis au plus tard cinq ans après l'incident de référence, à moins que des épreuves non invasives, telles qu'un ECG d'effort/une échographie d'effort, ne donnent des résultats sans anomalies.

2.3 (d) Les candidats dont le rétablissement s'avère satisfaisant six mois après un pontage coronarien ou une angioplastie et/ou la mise en place d'une endoprothèse vasculaire peuvent être déclarés aptes par le CMCNA, sous réserve qu'ils satisfassent aux critères énoncés au paragraphe 2.3.3.

2.3.3 Un candidat présentant des facteurs de risques maîtrisés et utilisant, si nécessaire, des bêtabloquants, des inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine, des statines, des inhibiteurs calciques et de l'aspirine, qui n'a pas besoin de traitement anti-angineux, peut être soumis à un examen cardiologique.

Cet examen comprendra les épreuves suivantes :

2.3.3 (a) Un ECG d'effort, limité aux symptômes, pratiqué jusqu'au 4e palier du protocole de Bruce ou équivalent, satisfaisant ;

2.3.3 (b) Une fraction d'éjection ventriculaire gauche de plus de 50 % sans anomalie significative de la mobilité pariétale, et une fonction d'éjection ventriculaire droite normale ;

2.3.3 (c) Si nécessaire, un enregistrement ECG ambulatoire de 24 heures satisfaisant ;

2.3.3 (d) Une coronographie après traitement montrant un bon débit dans les artères greffées. L'absence de sténose supérieure à 50 % (Nota : 30 % dans le texte anglais) dans les artères dominantes non traitées, l'absence de resténose dans les artères traitées par angioplastie/endoprothèse vasculaire, et une fonction myocardique normale en aval des artères traitées. La présence d'au moins trois sténoses de 30 % à 50 % dans l'arborescence vasculaire n'est pas acceptable.

L'état de l'ensemble du réseau vasculaire coronaire doit être jugé satisfaisant par un cardiologue agréé par le CMCNA, et une attention particulière devrait être accordée aux sténoses multiples et/ou aux revascularisations multiples.

Une sténose non traitée supérieure à 30 % située dans le tronc de l'artère coronaire gauche ou dans la portion proximale de l'artère interventriculaire antérieure gauche n'est pas acceptable.

Le suivi requiert un examen cardio-vasculaire annuel, y compris un ECG d'effort ou une scintigraphie d'effort. Une coronarographie ou tout autre examen d'imagerie est requis au plus tard cinq ans après l'incident de référence, à moins que des épreuves non invasives, telles qu'un ECG d'effort/une échographie d'effort, ne donnent des résultats satisfaisants.

## ANNEXE

### - 2.4. Troubles du rythme/de la conduction

2.4 (a) Les candidats présentant des troubles cliniquement significatifs du rythme supraventriculaire, intermittents ou permanents, doivent être déclarés inaptes. Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte, sous réserve qu'un examen cardiologique, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2.4.1, soit satisfaisant.

2.4.1 Tout trouble significatif du rythme ou de la conduction doit faire l'objet d'une évaluation par un cardiologue agréé par le CMCNA et d'un suivi approprié dans le cas où le candidat est déclaré apte.

(a) Une telle évaluation doit comporter :

(1) Un ECG d'effort selon le protocole de Bruce ou équivalent. L'épreuve devrait être menée à puissance maximale soutenue ou limitée aux symptômes. L'ECG d'effort doit être effectué jusqu'au 4e palier du protocole de Bruce sans révéler d'anomalie significative du rythme ou de la conduction, ni de signe d'ischémie myocardique. Il convient d'envisager la suppression de la médication cardioactive avant l'épreuve ;

(2) Un ECG ambulatoire de 24 heures qui ne révèle pas de trouble significatif du rythme ou de la conduction ;

(3) Une échocardiographie Doppler 2D qui ne révèle pas de dilatation sélective significative ni d'anomalie structurelle ou fonctionnelle significative du ventricule gauche, et une fraction d'éjection ventriculaire gauche au moins égale à 50 %.

(b) Une évaluation plus approfondie peut inclure :

(1) Plusieurs enregistrements ECG de 24 heures ;

(2) Une exploration électrophysiologique ;

(3) Une scintigraphie myocardique de perfusion, ou une épreuve équivalente ;

(4) Une IRM cardiaque ou une épreuve équivalente ;

(5) Une coronarographie ou une épreuve équivalente.

2.4 (b) Les candidats présentant une bradycardie ou une tachycardie sinusale asymptomatique peuvent être déclarés aptes en l'absence d'anomalie sous-jacente significative.

2.4 (c) Les candidats présentant à l'évidence une maladie sino-auriculaire doivent se soumettre à un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.4.1.

2.4 (d) Les candidats présentant des extrasystoles ventriculaires monomorphes isolés asymptomatiques ne doivent pas être déclarés inaptes mais, en cas d'extrasystoles fréquentes ou polymorphes, un examen cardiologique complet, effectué conformément au paragraphe 2.4.1, est requis (cf. paragraphe 2.4.2).

2.4.2 La présence d'extrasystoles supraventriculaires ou ventriculaires sur un électrocardiogramme au repos ne nécessite pas d'autre examen, sous réserve qu'il soit prouvé que la fréquence n'est pas supérieure à un par minute (par exemple, sur une bande étendue d'enregistrement du rythme).

2.4 (e) En l'absence d'autre anomalie, les candidats présentant un bloc de branche incomplet ou une déviation stable de l'axe vers la gauche peuvent être déclarés aptes. Les candidats présentant un bloc de branche droit ou gauche complet doivent faire l'objet, lors de la première présentation, d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.4.1 (cf. paragraphe 2.4.3).

2.4.3 (a) Les candidats qui développent un bloc de branche droit complet après 40 ans doivent pouvoir apporter la preuve d'une période de stabilité, normalement d'un an, avant de pouvoir se soumettre à un examen d'aptitude.

(b) Le bloc de branche gauche est plus couramment associé à une coronaropathie et nécessite donc un examen approfondi, au besoin invasif. Le candidat qui, lors de l'examen initial, a fait l'objet d'un examen approfondi n'ayant révélé aucune pathologie peut être déclaré apte. En cas de bloc de branche gauche de novo lors d'un examen de revalidation ou de renouvellement, une déclaration d'aptitude peut être envisagée, moyennant un suivi étroit et à l'issue d'une période de stabilité d'au moins douze mois.

2.4 (f) Les candidats présentant un bloc auriculo-ventriculaire du premier degré ou de type Mobitz I peuvent être déclarés aptes en l'absence d'une anomalie sous-jacente. Les candidats présentant un bloc auriculo-ventriculaire complet ou de type Mobitz II seront déclarés inaptes. Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au 2.4.1 sont satisfaisants.

2.4 (g) Les candidats présentant des tachycardies complexes, larges et/ou étroites, doivent être déclarés inaptes. Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au paragraphe 2.4.1 sont satisfaisants.

2.4 (h) Les candidats ayant subi une ablation doivent être déclarés inaptes. Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au paragraphe 2.4.4 sont satisfaisants.

2.4.4 Les candidats ayant subi avec succès une ablation par cathéter peuvent être déclarés aptes après un délai d'un an minimum, ou plus tôt si une exploration électrophysiologique, effectuée au moins deux mois après l'ablation, donne des résultats satisfaisants.

2.4 (i) Les candidats présentant un syndrome de pré-excitation ventriculaire, par exemple un syndrome de Wolf-Parkinson-White, doivent être déclarés inaptes à moins que l'examen cardiologique ne confirme qu'ils satisfont aux critères énoncés au paragraphe 2.4.5.

2.4.5 (a) Un candidat peut être déclaré apte par le CMCNA, sous réserve qu'un examen cardiologique approprié, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2.4.1, soit satisfaisant.

(b) Le CMCNA peut déclarer aptes des candidats asymptomatiques présentant un syndrome de pré-excitation sous réserve qu'une exploration électrophysiologique, sous stimulation sympathique médicamenteuse appropriée, ne révèle aucun risque de tachycardie de réentrée induite et que l'existence de voies multiples est exclue.

(c) Un enregistrement de Holter doit démontrer l'absence de tendance à la tachyarythmie, symptomatique ou asymptomatique.

2.4 (j) Les candidats porteurs d'un stimulateur cardiaque endocavitaire doivent être déclarés inaptes, à moins que le bilan cardiologique ne confirme qu'ils satisfont aux critères énoncés au paragraphe 2.4.6.

2.4.6 Les candidats porteurs d'un stimulateur cardiaque endocavitaire peuvent demander une recertification trois mois après une implantation, sous réserve que :

- (1) Ils ne présentent aucun autre trouble qui puisse les disqualifier ;
- (2) Des systèmes de dérivation bipolaire aient été utilisés ;
- (3) Le candidat ne soit pas dépendant du stimulateur, en d'autres termes, qu'un arrêt de l'activité cardiaque soit improbable ;
- (4) Un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, effectué jusqu'au 4e palier du protocole de Bruce ou équivalent, ne révèle pas d'anomalie ou de signe d'ischémie myocardique. Une scintigraphie peut être utile si l'électrocardiogramme au repos révèle des troubles/complexes stimulés de la conduction ;
- (5) Un suivi puisse être effectué par un cardiologue agréé par le CMCNA, avec contrôle du stimulateur et monitoring de Holter, si indiqué ;
- (6) L'expérience enseignant que les pannes de stimulateur risquent davantage de se produire dans les trois premiers mois suivant l'implantation, il convient donc de ne pas envisager la délivrance d'un certificat d'aptitude avant l'expiration de ce délai. Il est de notoriété que certains équipements opérationnels peuvent interférer avec le fonctionnement du stimulateur. Il doit donc avoir été prouvé que le fonctionnement du type de stimulateur utilisé n'est pas perturbé dans l'environnement opérationnel. Des données à ce sujet doivent pouvoir être obtenues auprès du fournisseur.

### 2.5. Observations générales

2.5 (a) Les candidats atteints d'une maladie vasculaire périphérique doivent être déclarés inaptes, avant ou après intervention chirurgicale. En l'absence de déficience significative, le CMCNA peut envisager de les déclarer aptes sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.1 (a).

2.5.1 (a) Si les candidats ne présentent aucun signe de pathologie majeure des artères coronaires, ou qu'aucun athérome ne soit mis en évidence ailleurs, ni aucune atteinte fonctionnelle de l'organe cible irrigué, le CMCNA peut envisager de les déclarer aptes. L'évaluation comprendra un ECG à l'effort et une échographie Doppler.

2.5 (b) Les candidats présentant un anévrisme de l'aorte thoracique ou abdominale, avant ou après intervention chirurgicale, doivent être déclarés inaptes. Les candidats présentant un anévrisme de l'aorte abdominale sous-rénale peuvent être déclarés aptes par le CMCNA, lors d'un examen de renouvellement ou de revalidation, sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.1 (b).

2.5.1 (b) Le CMCNA peut envisager de déclarer apte un candidat ayant subi une intervention chirurgicale pour anévrisme sans complication de l'aorte abdominale sous-rénale, sous réserve qu'il ne présente aucune pathologie de la circulation carotidienne et coronaire.

2.5 (c) Les candidats présentant une anomalie cliniquement importante de l'une des valves cardiaques doivent être déclarés inaptes.

2.5 (d) Les candidats présentant des anomalies mineures des valves cardiaques peuvent être déclarés aptes par le CMCNA à l'issue d'un bilan cardiologique effectué conformément aux critères énoncés au paragraphe 2.5.1 (c) et (d).

2.5.1 (c) Un souffle cardiaque d'étiologie inconnue doit faire l'objet d'une évaluation par le CMCNA à l'issue d'un examen pratiqué par un cardiologue agréé par le CMCNA. Si ce souffle est jugé important, des examens complémentaires devront comprendre une échocardiographie Doppler bidimensionnelle.

2.5.1 (d) Problèmes valvulaires :

(1) Une valve aortique bicuspidée est admise sans restriction en l'absence de toute autre anomalie cardiaque ou aortique, mais doit faire l'objet d'un examen tous les deux ans, avec échocardiographie.

(2) Une sténose aortique bénigne (gradient inférieur à 25 mm Hg ou vitesse inférieure à 2 m par seconde au Doppler) peut être admise. Un examen annuel doit être effectué, avec échocardiographie Doppler bidimensionnelle, par un cardiologue agréé par le CMCNA.

(3) L'insuffisance aortique ne s'oppose pas à un certificat sans restriction à condition qu'elle soit mineure et qu'aucune surcharge volumétrique ne soit mise en évidence. Une échocardiographie Doppler bidimensionnelle ne doit pas révéler d'anomalie de l'aorte ascendante. Un examen annuel doit être pratiqué par un cardiologue agréé par le CMCNA.

(4) En principe, une affection valvulaire mitrale (sténose rhumatismale de la valve mitrale) est disqualifiante. Un prolapsus valvulaire mitral et une insuffisance mitrale bénigne peuvent être admis. Les candidats présentant un clic mésosystolique isolé peuvent être déclarés aptes sans restriction. Les candidats présentant une insuffisance mineure sans complication peuvent être déclarés aptes moyennant un suivi cardiologique régulier.

(5) Les candidats présentant des signes de surcharge du ventricule gauche avec dilatation télédiastolique du ventricule gauche doivent être déclarés inaptes.

2.5 (e) Les candidats ayant subi un remplacement valvulaire/une valvuloplastie doivent être déclarés inaptes. En cas d'évolution favorable ils peuvent être déclarés aptes par le CMCNA à l'issue d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.5.1 (e).

2.5.1 (e) Chirurgie valvulaire :

(1) Les candidats asymptomatiques peuvent être déclarés aptes par le CMCNA six mois après l'intervention de chirurgie valvulaire, dans les conditions suivantes :

(i) Fonctions valvulaires et ventriculaires normales, à l'échocardiographie Doppler bidimensionnelle ;

(ii) Résultats satisfaisants d'un échocardiogramme d'effort limité aux symptômes, ou équivalent ;

(iii) Absence démontrée de coronaropathie, à moins que celle-ci n'ait été traitée de manière satisfaisante par revascularisation ;

(iv) Aucune médication à visée cardiologique n'est requise ;

(v) Un contrôle cardiologique annuel effectué par un cardiologue agréé par le CMCNA est requis, comprenant un ECG à l'effort et une échocardiographie Doppler bidimensionnelle.

(2) Les candidats porteurs de valves mécaniques peuvent être déclarés aptes sous réserve d'un contrôle satisfaisant de leur thérapie anticoagulante. L'âge devrait être pris en compte dans l'évaluation des risques.

2.5 (f) Un traitement anticoagulant systémique pour embolie pulmonaire ou troubles veineux périphériques est disqualifiant. Un traitement anticoagulant pour prévenir une éventuelle pathologie thrombo-embolique artérielle est disqualifiant. L'embolie pulmonaire nécessite un bilan complet. Les candidats peuvent être déclarés aptes par le CMCNA, conformément aux critères énoncés au paragraphe 2.5.2.

2.5.2. Après un bilan complet et, dans le cas d'un traitement anticoagulant pour embolie pulmonaire ou troubles veineux périphériques, lorsque le traitement anticoagulant est stable et sous réserve d'un contrôle satisfaisant, le candidat peut être déclaré apte sous réserve qu'un spécialiste compétent agréé par le CMCNA établisse un rapport. Le traitement par héparine par voie sous-cutanée peut être acceptable, sous réserve qu'un spécialiste compétent agréé par le CMCNA établisse un rapport satisfaisant.

2.5 (g) Les candidats présentant une anomalie du péricarde, du myocarde ou de l'endocarde doivent être déclarés inaptes jusqu'à guérison complète ou jusqu'à l'issue d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.5.3.

2.5.3 Les anomalies du péricarde, du myocarde et de l'endocarde, primaires ou secondaires, doivent généralement être considérées comme disqualifiantes, sauf guérison clinique. Un examen cardio-vasculaire, à la discrétion d'un cardiologue agréé par le CMCNA, peut devoir inclure une échocardiographie Doppler bidimensionnelle, un électrocardiogramme d'effort, un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur vingt-quatre heures, une scintigraphie myocardique et une coronarographie.

2.5 (h) Les candidats présentant des anomalies cardiaques congénitales, avant ou après intervention chirurgicale réparatrice, doivent généralement être déclarés inaptes. Les candidats présentant des anomalies mineures peuvent être déclarés aptes par le CMCNA à l'issue d'un bilan cardiologique, effectué conformément au paragraphe 2.5.4.

2.5.4 Les anomalies cardiaques congénitales, y compris lorsqu'elles sont corrigées par chirurgie, doivent normalement être considérées comme disqualifiantes, sauf si elles sont sans incidence sur le plan fonctionnel et qu'aucune médication ne soit requise. Une évaluation cardiologique par le CMCNA est obligatoire. Les examens peuvent comprendre une échocardiographie Doppler, un électrocardiogramme d'effort et un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur vingt-quatre heures. Un contrôle cardiologique régulier est requis. La périodicité des contrôles devrait être laissée à l'appréciation d'un cardiologue agréé par le CMCNA.

2.5 (i) Un candidat ayant subi une transplantation cardiaque doit être déclaré inapte.

2.5 (j) Les candidats qui présentent des antécédents de syncopes vasovagales récidivantes doivent être déclarés inaptes. Le CMCNA peut envisager de déclarer aptes des candidats ayant présenté des symptômes évocateurs, sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.5.

2.5.5 Les candidats ayant connu des épisodes récurrents de syncopes subiront les examens suivants :

(a) Un électrocardiogramme d'effort, de 12 dérivations, limité aux symptômes, effectué jusqu'au 4e palier du protocole de Bruce ou équivalent, qui ne révèle aucune anomalie selon

un spécialiste agréé par le CMCNA. Si l'ECG au repos n'est pas normal, une scintigraphie myocardique/une échocardiographie de stress est requise ;

(b) Une échocardiographie Doppler bidimensionnelle qui ne révèle pas de dilatation sélective de la chambre ventriculaire ni d'anomalie structurelle ou fonctionnelle du cœur, des valvules ou du myocarde ;

(c) Un enregistrement ECG ambulatoire sur vingt-quatre heures qui ne révèle aucun trouble ni complexe de la conduction, aucun trouble constant du rythme ni de signe d'ischémie myocardique ;

(d) Eventuellement, un test d'inclinaison, effectué selon un protocole standard, qui ne révèle, de l'avis d'un cardiologue agréé par le CMCNA, aucun signe d'instabilité vasomotrice.

En principe, un examen neurologique sera indiqué.

### 3. Appareil respiratoire

#### 3.1. Généralités

3.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie de l'appareil respiratoire, qu'elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

3.1 (b) Une radiographie postérieure/antérieure du thorax sera effectuée sur indication clinique.

3.1 (c) Des épreuves de la fonction respiratoire sont requises lors de l'examen initial. Les candidats présentant une altération significative de la fonction respiratoire doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphe 3.1.1).

3.1.1 Un examen spirométrique est nécessaire lors de l'examen initial en vue de l'obtention du certificat européen de classe 3. Un rapport VEMS/CV inférieur à 70 % requiert une évaluation approfondie par un spécialiste des affections respiratoires.

3.1 (d) Toute anomalie importante doit faire l'objet d'un examen complémentaire par un spécialiste des affections respiratoires.

#### 3.2. Troubles respiratoires

3.2 (a) Les candidats présentant une affection obstructive chronique majeure des voies aériennes doivent être déclarés inaptes. Si nécessaire, ils devront se soumettre à une évaluation par un spécialiste des affections respiratoires.

3.2 (b) Les candidats présentant une hyperréactivité des voies respiratoires (asthme bronchique) nécessitant un traitement doivent faire l'objet d'une évaluation, conformément aux critères énoncés au paragraphe 3.2.1.

3.2.1 Les candidats sujets à des crises d'asthme récidivantes doivent être déclarés inaptes. Le CMCNA peut envisager de délivrer un certificat européen de classe 3 à un candidat souffrant d'asthme bénin, si les résultats des épreuves de la fonction respiratoire sont acceptables et que le traitement soit compatible avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

3.2 (c) Les candidats présentant des affections inflammatoires évolutives de l'appareil respiratoire doivent être déclarés temporairement inaptes.

3.2 (d) Les candidats atteints de sarcoïdose évolutive doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphe 3.2.2).

3.2.2 La délivrance du certificat peut être envisagée par le CMCNA si la maladie :

(a) A fait l'objet d'un examen complet par rapport au risque de conséquences générales ;

(b) Se limite à une adénopathie hilairale et que le candidat ne prenne aucune médication.

3.2 (e) Les candidats présentant un pneumothorax spontané doivent être déclarés inaptes dans l'attente d'un bilan complet (cf. paragraphe 3.2.3).

3.2.3 Pneumothorax spontané :

3.2.3 (a) Le certificat peut être délivré après rétablissement intégral d'un pneumothorax spontané unique, à l'issue d'une période d'observation après l'incident, avec examen respiratoire complet, y compris une IRM ou une épreuve équivalente.

3.2.3 (b) Le CMCNA peut envisager la revalidation ou le renouvellement si le candidat se rétablit intégralement d'un pneumothorax spontané unique après six semaines.

3.2.3 (c) Un pneumothorax spontané récidivant est disqualifiant. Le CMCNA peut envisager de délivrer le certificat après une intervention chirurgicale suivie d'un rétablissement satisfaisant.

3.2. (f) Les candidats nécessitant une opération majeure du thorax doivent être déclarés inaptes après l'intervention et jusqu'à ce que ses effets ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés aux licences. La pathologie sous-jacente ayant nécessité l'intervention devra être prise en compte dans le processus d'évaluation en vue de la revalidation ou du renouvellement (cf. paragraphe 3.2.4).

3.2.4 Le CMCNA peut envisager la revalidation ou le renouvellement du certificat à la suite d'une pneumectomie ou d'une opération du thorax de moindre importance après rétablissement satisfaisant et évaluation respiratoire complète, y compris une IRM ou une épreuve équivalente.

3.2 (g) Les candidats atteints d'un emphysème pulmonaire doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphe 3.2.5).

3.2.5 Le CMCNA peut envisager de délivrer le certificat si leur état n'entraîne pas de conséquences fonctionnelles significatives.

3.2 (h) Les candidats souffrant de tuberculose évolutive doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphe 3.2.6).

3.2.6 Les candidats présentant des lésions stabilisées ou guéries peuvent être déclarés aptes.

3.2 (i) Les candidats qui présentent une somnolence diurne excessive, y compris un syndrome d'apnée du sommeil, doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphe 3.2.7).

3.2.7 Les candidats présentant un syndrome d'apnée du sommeil peuvent être déclarés aptes en fonction de l'ampleur des symptômes et sous réserve d'un traitement satisfaisant et d'une évaluation fonctionnelle dans l'environnement de travail, conformément aux éléments indicatifs donnés au point 1 de l'annexe 1 au présent document.

## ANNEXE

### - 4. Appareil digestif

#### 4.1. Généralités

4.1 Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection fonctionnelle ou structurelle du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

#### 4.2. Troubles digestifs

4.2 (a) Les candidats qui présentent des troubles dyspeptiques récidivants nécessitant un traitement doivent être déclarés inaptes (voir toutefois le paragraphe 4.2.1 (a) et (c)).

4.2.1 (a) Une dyspepsie récidivante nécessitant un traitement doit faire l'objet d'explorations radiologiques ou endoscopiques. Les analyses en laboratoire devraient comprendre une évaluation de l'hémoglobine et un examen des fèces. Dans les cas démontrés d'ulcération ou

d'inflammation importante, le CMCNA ne peut revalider ou renouveler le certificat qu'après rétablissement dûment attesté.

4.2 (b) Une pancréatite est disqualifiante (voir toutefois le paragraphe 4.2.1 (b) et (c)).

4.2.1 (b) Le CMCNA peut envisager de délivrer un certificat si la cause de l'obstruction (par exemple médicament, calcul biliaire) est supprimée.

4.2.1 (c) L'alcool peut être à l'origine d'une dyspepsie et d'une pancréatite. Si nécessaire, une évaluation complète de sa consommation ou de son abus est requise.

4.2 (c) Les candidats présentant des calculs biliaires symptomatiques multiples ou un gros calcul unique doivent être déclarés inaptes jusqu'à ce qu'un traitement efficace ait été appliqué (cf. paragraphe 4.2.2).

4.2.2 Un gros calcul unique peut être compatible avec la délivrance du certificat, après examen par le CMCNA. Une personne qui présente des calculs asymptomatiques multiples et en attente d'évaluation ou de traitement peut être déclarée apte.

4.2 (d) Un candidat qui présente des antécédents médicaux établis ou un diagnostic clinique d'affection inflammatoire aiguë ou chronique intestinale (iléite régionale, colite ulcéreuse, diverticulite) doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 4.2.3).

4.2.3 Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte s'il y a rémission établie et stabilisation, et si le traitement, s'il y a lieu, est minimal. Un suivi régulier est requis.

4.2 (e) Un candidat qui présente une hernie susceptible de donner lieu à des complications entraînant une incapacité doit être déclaré inapte.

4.2 (f) Tout candidat présentant des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale affectant une partie quelconque du tractus digestif ou de ses annexes, et susceptibles d'être à l'origine d'une incapacité, en particulier d'une obstruction due à un étranglement ou à une compression, doit être déclaré inapte.

4.2 (g) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale du tractus digestif ou de ses annexes et comportant une excision totale ou partielle ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 4.2.4).

4.2.4 Après une intervention chirurgicale majeure, il est peu probable qu'un individu puisse reprendre le travail avant un délai minimum de trois mois. Le CMCNA peut envisager, à l'occasion d'une revalidation ou d'un renouvellement, de déclarer un candidat apte plus tôt si le rétablissement est complet et le risque de complication secondaire ou de récurrence minime, et si les effets de l'intervention ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

## **5. Maladies du métabolisme, de la nutrition et du système endocrinien**

5.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucun trouble fonctionnel ou structurel du métabolisme, de la nutrition ou du système endocrinien, qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

5.1 (b) Un candidat présentant des dysfonctionnements du métabolisme, de la nutrition ou du système endocrinien doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 5.1.1).

5.1.1. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte si son état est asymptomatique, cliniquement compensé et stable, avec ou sans thérapie de remplacement, et régulièrement suivi par un spécialiste compétent.

5.1 (c) La chirurgie endocrinienne entraîne l'inaptitude. Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte après rétablissement complet, dans les conditions décrites au paragraphe 5.1.1.

5.1 (d) Les candidats souffrant de diabète sucré doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphes 5.1.2 et 5.1.3).

5.1.2 La constatation d'une glycosurie et d'une glycémie anormale requiert des investigations complémentaires. La déclaration d'aptitude peut être envisagée par le CMCNA s'il est démontré que la tolérance au glucose est normale (seuil rénal bas) ou si la tolérance affaiblie au glucose, sans pathologie diabétique, est pleinement maîtrisée par un régime et fait l'objet d'un suivi régulier.

5.1.3 L'utilisation de biguanides et/ou d'inhibiteurs de l'alphaglucohydrolase peut être admise, ces produits n'entraînant pas d'hypoglycémie.

5.1 (e) Les candidats présentant un diabète insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes.

5.1 (f) L'utilisation d'antidiabétiques est disqualifiante (cf. paragraphe 5.1.3).

## 6. Hématologie

6.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection hématologique qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

6.1 (b) L'analyse de sang doit faire partie de l'examen initial, puis être répétée, pour la revalidation ou le renouvellement, à intervalles de quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans et tous les deux ans après, ou sur indication clinique (cf. paragraphe 6.1.1).

6.1.1 Le détail des analyses pratiquées peut être fixé par le CMCNA de chaque Etat membre.

6.1.2 Les anémies confirmées par une diminution de la concentration d'hémoglobine requièrent un examen. Une anémie insensible au traitement est disqualifiante. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte dans les cas où la cause primitive a été traitée de manière satisfaisante (par exemple déficience en fer ou vitamine B12) et où l'hémoglobine est stabilisée (taux recommandé entre 11 g/dl et 17 g/dl), ou dans les cas où une thalassémie ou une hémoglobinopathie mineure est diagnostiquée, sans antécédent de crises, et où il est démontré que le potentiel fonctionnel est complet.

6.1 (c) Tout candidat présentant une hypertrophie localisée ou généralisée significative des ganglions lymphatiques, ainsi qu'une maladie du sang, doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 6.1.3).

6.1.3 Toute hypertrophie des ganglions lymphatiques requiert un examen. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte dans le cas d'un processus infectieux aigu suivi d'un rétablissement complet, ou d'un lymphome de Hodgkin traité et en rémission intégrale. En raison des effets secondaires à long terme possibles de certains agents chimiothérapeutiques, il y a lieu de tenir compte du schéma thérapeutique précis utilisé.

6.1 (d) Tout candidat atteint de leucémie aiguë doit être déclaré inapte. Lors d'une première demande, les candidats qui sont atteints de leucémie chronique doivent être déclarés inaptes (pour la revalidation ou le renouvellement, voir le paragraphe 6.1.4).

6.1.4 En cas de leucémie chronique, Le CMCNA peut envisager de délivrer le certificat lors de la revalidation ou du renouvellement si le diagnostic révèle une leucémie lymphoïde au stade 0, I (et, éventuellement, II) sans anémie et nécessitant un traitement minimal, ou une leucémie à tricholeucocytes stable, avec hémoglobine et plaquettes normales. Un suivi régulier est requis.

6.1 (e) Tout candidat présentant une splénomégalie doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 6.1.5).

6.1.5 La splénomégalie requiert un examen. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte lorsque l'hypertrophie est minime et stable, et ne s'accompagne d'aucune autre pathologie associée (par exemple, malaria chronique traitée), ou si l'hypertrophie est minime

et associée à un autre état acceptable (par exemple, lymphome de Hodgkin en rémission). Une splénomégalie palustre hyperactive peut ne pas faire obstacle à la déclaration d'aptitude, mais il convient de l'évaluer au cas par cas.

6.1 (f) Tout candidat présentant une polyglobulie importante doit être déclaré inapte. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte si l'affection est pleinement maîtrisée et que de bons rapports de suivi aient été reçus (cf. paragraphe 6.1.6).

6.1.6 La polyglobulie requiert des investigations complémentaires. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte si l'état est stable et qu'il a été prouvé qu'aucune pathologie n'y est associée.

6.1 (g) Tout candidat présentant un trouble de la coagulation doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 6.1.7 et 6.1.8).

6.1.7 Les troubles majeurs de la coagulation requièrent des investigations complémentaires. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte s'il n'y a pas d'antécédents hémorragiques importants ou thrombo-emboliques notables, et que les données hématologiques indiquent que la sécurité ne s'en trouvera pas compromise.

6.1.8 Si une thérapie anticoagulante ou un traitement est prescrit, il convient de suivre les éléments indicatifs énoncés au paragraphe 2.5.2.

## 7. Appareil urinaire

7.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection fonctionnelle ou structurelle de l'appareil urinaire ou de ses annexes, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

7.1 (b) Tout candidat présentant des signes de maladie organique du rein doit être déclaré inapte. L'analyse d'urine doit faire partie de tout examen médical. L'urine ne doit contenir aucun élément anormal considéré comme pathologique. Une attention particulière doit être portée aux affections des voies urinaires et des organes génitaux (cf. paragraphe 7.1.1).

7.1.1 Toute anomalie constatée lors d'une analyse d'urine requiert un examen. L'examen et l'analyse doivent porter sur la protéinurie, l'hématurie et la glycosurie.

7.1 (c) Tout candidat présentant des calculs urinaires doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 7.1.2).

7.1.2 La présence d'un calcul asymptomatique ou d'antécédents de coliques néphrétiques requiert des investigations complémentaires. Après traitement, la déclaration d'aptitude peut être envisagée, sous réserve d'un suivi approprié, la décision appartenant à un spécialiste agréé par le CMCNA. Des calculs résiduels devraient être disqualifiants à moins qu'ils ne se situent à un endroit d'où il est peu probable qu'ils se déplacent et entraînent l'apparition de symptômes.

7.1 (d) Tout candidat présentant des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires susceptibles de donner lieu à une incapacité doit être déclaré inapte. Un candidat ayant subi une néphrectomie compensée, sans hypertension ni urémie, peut être déclaré apte (cf. paragraphe 7.1.3).

7.1.3 Toute chirurgie urologique majeure entraîne une inaptitude. Toutefois, le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte s'il est complètement asymptomatique et qu'il n'existe qu'un risque minime de complication secondaire ou de récurrence.

7.1 (e) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale majeure sur les voies urinaires ou l'appareil urinaire, comportant une excrèse totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que les effets de l'intervention ne risquent plus d'entraîner l'incapacité (cf. paragraphes 7.1.3 et 7.1.4).

7.1.4 Une transplantation rénale ou une cystectomie totale sont disqualifiantes pour la délivrance d'un premier certificat. Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte lors de la revalidation ou du renouvellement dans les cas suivants :

7.1.4 (a) Transplantation rénale parfaitement compensée et tolérée, avec traitement immunosuppresseur mineur, après un délai minimum de douze mois ;

7.1.4 (b) Cystectomie totale fonctionnellement satisfaisante, sans récurrence de pathologie primitive.

## 8. Maladies et autres infections transmissibles

8.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter ni antécédents médicaux établis ni diagnostic clinique de maladie ou autres infections transmissibles, susceptibles de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence (cf. paragraphe 8.1.1).

8.1.1 Une attention particulière doit être portée à des antécédents ou des signes cliniques indiquant :

- (1) une séropositivité pour le VIH ;
- (2) un affaiblissement du système immunitaire ;
- (3) une hépatite infectieuse ;
- (4) une syphilis.

8.1 (b) Un candidat présentant une infection VIH comportant des symptômes d'affection évolutive, telle que le SIDA, une lymphadénopathie chronique liée au VIH ou une atteinte du système nerveux central doit être déclaré inapte. Toutefois, la déclaration d'aptitude peut être envisagée au renouvellement et à la revalidation pour les individus présentant une réaction positive asymptomatique pour le VIH, dans les conditions énoncées aux paragraphes 8.1.1 à 8.1.3.

8.1.2 Il n'est pas nécessaire de procéder à un dépistage généralisé du VIH, mais uniquement sur indication clinique. Lorsque la séropositivité est confirmée, un processus rigoureux d'évaluation et de suivi devrait être établi pour permettre aux individus concernés de continuer à travailler, sous réserve que leur aptitude à exercer les privilèges attachés à leur certificat au niveau de sécurité requis ne soit pas compromise. Le traitement doit être évalué par un spécialiste agréé par le CMCNA, au cas par cas, pour en vérifier le caractère approprié et les effets secondaires éventuels. Des éléments indicatifs sur les programmes d'analyses figurent au point 2 de l'annexe 1 du présent document.

8.1.3 Etant donné que l'incapacité soudaine engendrée par une crise comitiale ou l'incapacité légère générée par un dysfonctionnement cognitif figurent parmi les manifestations connues du VIH, un examen neurologique approfondi devrait, pour les personnes concernées, faire partie de l'examen régulier.

8.1 (c) Un diagnostic de syphilis n'est pas disqualifiant. Toutefois, les symptômes et complications d'une syphilis qui compromettent l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence sont disqualifiants (cf. paragraphe 8.1.4).

8.1.4 Le CMCNA peut envisager la déclaration d'aptitude dans le cas de sujets correctement traités et guéris de toute atteinte primaire et secondaire.

## 9. Gynécologie et obstétrique

9.1 (a) Toute candidate à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter un état obstétrical ou gynécologique fonctionnel ou structurel qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

9.1 (b) Si l'examen obstétrical révèle une grossesse normale, la candidate peut être déclarée apte jusqu'à la fin de la 34<sup>e</sup> semaine de grossesse au plus tard.

9.1.1 Le CMCNA, ou le MEA sous l'autorité du CMCNA, le cas échéant, devrait informer, par écrit, la candidate et son médecin traitant, des risques de complications de la grossesse.

9.1.2 Les privilèges attachés à la licence peuvent être rétablis dès confirmation satisfaisante du rétablissement intégral de l'intéressée après l'accouchement ou l'interruption de la grossesse.

9.1 (c) Une candidate ayant subi une opération gynécologique majeure doit être déclarée inapte (cf. paragraphe 9.1.3).

9.1.3 Une intervention chirurgicale gynécologique majeure est normalement disqualifiante. Le CMCNA peut envisager de déclarer une candidate apte, lors de la revalidation ou du renouvellement, si l'intéressée ne présente aucun symptôme et que le risque de complication secondaire ou de récurrence soit minime, et si les effets de l'intervention ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

## 10. Appareil locomoteur

10.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie des os, des articulations, des muscles ou tendons, qu'elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence (cf. paragraphes 10.1.1 et 10.1.2).

10.1.1 Une morphologie anormale, notamment une obésité, ou une faiblesse musculaire peut requérir une évaluation médicale notamment dans l'environnement de travail, agréée par le CMCNA.

10.1.2 Les dysfonctionnements locomoteurs, amputations, malformations, pertes d'une fonction et troubles ostéo-articulaires évolutifs seront évalués au cas par cas. Cette évaluation sera effectuée par le MEA en concertation avec l'expert opérationnel compétent connaissant la complexité des tâches considérées.

10.1 (b) Les candidats atteints d'obésité sévère doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphe 10.1.3).

10.1.3 L'âge du candidat et son indice de masse corporelle doivent être pris en considération dans le cadre de l'évaluation.

10.1 (c) Les candidats présentant un état évolutif ostéo-articulaire ou musculo-tendineux se traduisant par des troubles fonctionnels doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphe 10.1.4).

10.1.4 Les états évolutifs ostéo-articulaires ou musculo-tendineux peuvent être d'origine congénitale ou acquise. Tout trouble fonctionnel devrait être évalué en fonction de ses incidences sur l'aptitude de l'intéressé à opérer de manière satisfaisante dans l'environnement de travail. Il ne peut suivre aucun traitement disqualifiant (cf. 10.1.2).

10.1.5 Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte, lors de la revalidation ou du renouvellement, dans les cas de déficience d'un membre, avec ou sans prothèse, à l'issue d'une évaluation satisfaisante par le CMCNA dans l'environnement de travail (cf. 10.1.2).

## 11. Psychiatrie et psychologie

### 11.1. Psychiatrie

11.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou tout titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter d'antécédents médicaux établis ou de diagnostic clinique de maladie, incapacité, état ou troubles psychiatriques, aigus ou

chroniques, congénitaux ou acquis, susceptibles de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

11.1 (b) Les points ci-après doivent faire l'objet d'une attention particulière (cf. paragraphes 11.1.1 à 11.1.5) :

- (1) Symptômes évoquant une psychose ;
- (2) Troubles de l'humeur ;
- (3) Troubles de la personnalité, notamment s'ils sont suffisamment graves pour s'être traduits par un comportement manifestement anormal ;
- (4) Troubles mentaux et névrose ;
- (5) Utilisation de drogues ou d'autres substances psychotropes, ou abus d'alcool, avec ou sans dépendance.

11.1.1 Les questions soulevées dans la présente section sont complexes. On trouvera des éléments indicatifs dans le chapitre du manuel JAR FCL 3 consacré à la psychiatrie dans l'aéronautique.

11.1 (c) Un état établi comportant des symptômes psychotiques est disqualifiant (cf. paragraphe 11.1.2).

11.1.2 Le CMCNA ne peut envisager de déclarer un candidat apte que s'il est convaincu que le diagnostic initial était erroné ou mal fondé, ou qu'il résultait d'un épisode toxique unique.

11.1 (d) Une névrose établie est disqualifiante (cf. paragraphe 11.1.3).

11.1.3 Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue d'un examen par un psychiatre agréé par le CMCNA et après cessation de tout traitement psychotrope sur une durée appropriée.

11.1 (e) Une tentative de suicide unique ou des actes manifestes répétés sont disqualifiants (cf. paragraphe 11.1.4).

11.1.4 Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue de l'examen complet d'un cas particulier, avec suivi psychologique et psychiatrique de l'intéressé.

11.1 (f) L'abus d'alcool et l'usage de drogues ou autres substances psychotropes, avec ou sans dépendance, sont disqualifiants (voir le paragraphe 11.1.5).

11.1.5 Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue d'une période établie de sobriété ou de sevrage de deux ans. Une déclaration d'aptitude lors de la revalidation ou du renouvellement peut être envisagée à la discrétion du CMCNA à l'issue d'un traitement et d'un examen qui peuvent comprendre les éléments suivants :

- (a) Cure en hôpital ou en établissement spécialisé ;
- (b) Examen par un psychiatre agréé par le CMCNA ;
- (c) Suivi permanent, incluant analyses de sang et rapports de l'entourage pendant une période de trois ans minimum.

## ANNEXE

### - 11.2. Psychologie

11.2 (a) Tout candidat qui se montre incapable de faire face au stress ou aux problèmes qui y sont liés, dans une mesure pouvant engager son aptitude à exercer en toute sécurité, les privilèges attachés à la licence, doit être déclaré inapte (voir toutefois les paragraphes 11.2.2 et 11.2.3).

11.2.1 Dans le cadre de la gestion psychiatrique, l'évaluation psychologique peut être décisive pour permettre au psychiatre d'effectuer une évaluation holistique.

11.2 (b) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune déficience psychologique établie qui soit

susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence (cf. paragraphes 11.2.2 à 11.2.4).

11.2.2 Si des problèmes liés au stress, qui sont susceptibles de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence sont signalés, une évaluation psychologique confiée à un spécialiste dûment qualifié agréé par le CMCNA, peut être nécessaire (cf. paragraphe 11.2 (c)).

11.2.3 Faire face au stress signifie :

- (a) Faire face à une charge de travail élevée ;
- (b) Supporter l'ennui ;
- (c) « Décompresser » après le travail ;
- (d) Contrôler l'anxiété et la colère ;
- (e) Gérer les incidents critiques.

En cas de signes d'inaptitude ou en cas d'incidents en rapport avec les éléments ci-dessus, le candidat devrait être présenté à un spécialiste dûment qualifié agréé par le CMCNA (cf. paragraphe 11.2 (c)).

11.2.4 Une évaluation psychologique peut être demandée par le CMCNA dans le cadre, ou en complément, d'un examen psychiatrique ou neurologique lorsque le MEA ou l'autorité responsable reçoit des informations vérifiables d'une source identifiable faisant état de doutes quant à l'aptitude mentale ou à la personnalité d'un individu précis. Il peut s'agir d'accidents ou d'incidents, de problèmes apparus lors de contrôles de la formation ou de qualification, de faits de délinquance ou de connaissances, en rapport avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

11.2.5 L'évaluation psychologique peut tenir compte des antécédents médicaux, de l'histoire personnelle et du suivi de l'aptitude, en plus des tests de personnalité et de l'entretien psychologique.

11.2 (c) En cas d'indication d'évaluation psychologique, celle-ci doit être effectuée par un spécialiste en psychologie appliquée à l'aéronautique ou par un psychologue possédant une connaissance approfondie du contrôle aérien, agréé par le CMCNA. L'évaluation doit être dirigée par un neurologue ou un psychiatre, selon le cas (cf. paragraphe 11.1.2).

## 12. Neurologie

12.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit pas avoir d'antécédents médicaux avérés ni présenter de signes cliniques d'affection neurologique susceptibles de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

12.1.1 Toute maladie évolutive du système nerveux est disqualifiante, mais une perte fonctionnelle mineure associée à une maladie stabilisée peut être acceptée après évaluation complète par un spécialiste agréé par le CMCNA.

12.1 (b) Les états suivants sont disqualifiants :

- (1) Affection évolutive du système nerveux ;
- (2) Epilepsie ;
- (3) Etat avec forte propension au dysfonctionnement cérébral.

(cf. paragraphes 12.1.1 à 12.1.5)

12.1.2 Un diagnostic d'épilepsie est disqualifiant. Un ou plusieurs épisodes convulsifs après l'âge de cinq ans sont disqualifiants. Toutefois, un candidat n'ayant pas eu de crise et ne suivant aucun traitement depuis dix ans peut être déclaré apte. Un épisode dont il est prouvé, à l'issue d'une évaluation neurologique, qu'il est dû à une cause occasionnelle isolée, telle qu'un traumatisme ou une toxine, peut être accepté.

12.1.3 Un épisode d'épilepsie rolandique bénigne peut être acceptable, sous réserve d'avoir été clairement diagnostiqué, avec des antécédents dûment documentés et des résultats d'EEG normaux. Le candidat ne doit plus présenter de symptômes et ne plus suivre de traitement depuis au moins dix ans.

12.1.4 Un électroencéphalogramme est requis lorsque les antécédents du candidat le justifient ou sur indication clinique.

12.1.5 Les anomalies EEG paroxystiques sont disqualifiantes.

12.1 (d) Les états ci-après peuvent être admis, sous réserve d'évaluation complète par un spécialiste agréé par le CMCNA :

- (1) Troubles de la conscience ou perte de conscience ;
- (2) Traumatisme crânien (cf. paragraphe 12.1.6 à 12.1.7).

12.1.6 Des antécédents d'un ou de plusieurs épisodes de troubles de la conscience sont disqualifiants. De tels épisodes peuvent toutefois être acceptés par le CMCNA lorsqu'ils s'expliquent de manière satisfaisante par une cause occasionnelle isolée et après évaluation neurologique approfondie.

12.1.7 Tout traumatisme crânien doit être évalué par le CMCNA et être soumis à un neurologue consultant agréé par le CMCNA. Une déclaration d'aptitude n'est possible qu'après rétablissement complet et pour autant que le risque d'épilepsie soit faible (dans les limites jugées acceptables par le CMCNA).

### 13. Ophtalmologie

13.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou tout titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter d'anomalie du fonctionnement des yeux ou de leurs annexes, ni d'affection évolutive, congénitale ou acquise, aiguë ou chronique, ni de séquelles d'intervention chirurgicale (cf. paragraphe 13.1.2) ou de traumatisme oculaire, susceptible de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

13.1.1 Les ophtalmologues auxquels le CMCNA fait appel devraient posséder une connaissance élémentaire de la fonctionnalité requise par les contrôleurs de la circulation aérienne dans l'exercice des privilèges attachés à leurs licences.

13.1 (b) Un examen ophtalmologique complet est requis lors de l'examen initial (cf. paragraphe 13.1.2).

13.1.2 Lors de l'examen initial en vue de l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3, un examen ophtalmologique complet doit être effectué par un spécialiste de l'ophtalmologie aéronautique agréé par le CMCNA, ou sous sa responsabilité, qui doit comprendre :

- (1) Les antécédents ;
- (2) L'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin : non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire ;
- (3) La mesure de la réfraction objective sous cycloplégie ;
- (4) La motilité oculaire et la vision binoculaire ;
- (5) La vision des couleurs ;
- (6) Une mesure des champs visuels ;
- (7) Une tonométrie sur indication clinique et chez le candidat de plus de 40 ans ;
- (8) L'examen du globe oculaire, de son anatomie, un examen à la lampe à fente et un examen du fond d'œil ;
- (9) L'évaluation de la sensibilité au contraste.

13.1 (c) Tous les examens de revalidation ou de renouvellement doivent comporter un examen ophtalmologique de routine (cf. paragraphe 13.1.3).

13.1.3 Lors de chaque examen médical de revalidation ou de renouvellement, l'aptitude visuelle du candidat doit être évaluée et un examen oculaire effectué à la recherche d'une éventuelle pathologie, qui doit comprendre :

- (1) Les antécédents ;
- (2) L'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin : non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire ;
- (3) un examen de la morphologie de l'œil à l'ophtalmoscope ;
- (4) tout autre examen sur indication clinique.

Tous les cas anormaux ou douteux doivent être renvoyés chez un spécialiste de l'ophtalmologie aéronautique agréé par le CMCNA.

13.1 (d) Si, à l'examen de revalidation ou de renouvellement, la performance fonctionnelle a subi un changement significatif ou si les critères d'aptitude médicale de classe 3 (6/9 (0,7) 6/9 (0,7), 6/6 (1,0), N14, N5) ne peuvent être atteints qu'à l'aide de verres correcteurs, le candidat doit soumettre au MEA un rapport d'examen d'un ophtalmologue ou d'un spécialiste de la vue agréé par le CMCNA. Si l'erreur de réfraction n'excède pas + 5, - 6 dioptries, cet examen doit être effectué dans les 60 mois précédant l'examen médical général. Si l'erreur de réfraction se situe en dehors de ces limites, l'examen ophtalmologique doit être effectué dans les vingt-quatre mois précédant l'examen (cf. paragraphe 13.1.4).

13.1.4 L'examen comprendra :

- (1) Les antécédents ;
- (2) L'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin : non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire ;
- (3) La mesure de la réfraction ;
- (4) La motilité oculaire et la vision binoculaire ;
- (5) Une mesure des champs visuels ;
- (6) Une tonométrie chez le candidat de plus de 40 ans ;
- (7) l'examen du globe oculaire, de son anatomie, un examen à la lampe à fente et un examen du fond d'œil.

Le rapport doit être transmis au CMCNA. Si une anomalie propre à mettre en doute la santé oculaire du candidat est détectée, des examens ophtalmologiques complémentaires seront requis.

13.1 (e) Tout candidat à l'obtention d'un certificat de classe 3 âgé de plus de 40 ans doit effectuer une tonométrie tous les deux ans ou soumettre un rapport de tonométrie effectuée dans les vingt-quatre mois précédant l'examen.

13.1 (f) Un candidat ayant subi une chirurgie réfractive doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 13.1.5).

13.1.5 Le CMCNA peut déclarer aptes des candidats ayant subi une chirurgie réfractive sous réserve que :

- (a) La réfraction préopératoire n'excédait pas + 5 ou - 6 dioptries ;
- (b) La réfraction se soit stabilisée de manière satisfaisante (moins de 0,75 dioptrie de fluctuation diurne) ;
- (c) Un examen de l'œil ne révèle aucune complication postopératoire ;
- (d) La sensibilité à l'éblouissement se situe dans les critères d'aptitude médicale de classe 3 ;
- (e) La sensibilité au contraste en condition mésopique ne soit pas altérée ;
- (f) L'examen soit effectué par un ophtalmologue agréé par le CMCNA, à la discrétion du CMCNA.

13.1 (g) Toute autre chirurgie ophtalmologique est disqualifiante (toutefois, voir le paragraphe 13.1.6).

13.1.6 (a) Chirurgie de la cataracte.

Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte après deux mois, sous réserve que les critères de vision soient satisfaits soit à l'aide de lentilles de contact, soit à l'aide de lentilles intraoculaires (monofocales, non teintées).

(b) Chirurgie rétinienne.

A l'examen de revalidation ou de renouvellement, le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte six mois après une chirurgie réussie. Le CMCNA peut déclarer un candidat apte après un traitement de la rétine par laser. Le candidat devrait passer annuellement un examen auprès d'un ophtalmologue.

(c) Chirurgie du glaucome.

Le CMCNA peut, en principe, envisager de déclarer un candidat apte six mois après une chirurgie réussie. Le candidat devrait passer tous les six mois un examen auprès d'un ophtalmologue.

(d) Chirurgie des muscles extra-oculaires.

Le CMCNA peut envisager de déclarer le candidat apte au moins six mois après l'intervention. Le candidat doit être examiné par un ophtalmologue agréé par le CMCNA.

13.1 (h) Le kératocône est disqualifiant. Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte, lors de l'examen de revalidation ou de renouvellement, s'il satisfait aux conditions d'acuité visuelle (cf. paragraphe 13.1.7).

13.1.7 Le CMCNA peut envisager de déclarer un candidat apte, à l'examen de revalidation ou de renouvellement, après un diagnostic de kératocône, sous réserve que :

(a) Les critères de vision soient satisfaits à l'aide de verres correcteurs ;

(b) Un examen soit effectué par un ophtalmologue agréé par le CMCNA, dont la fréquence est à la discrétion du CMCNA.

## 14. Appareil visuel

14.1 (a) L'acuité visuelle à distance, avec ou sans correction, doit être égale à 7/10 (6/9) ou plus, pour chaque œil pris séparément, lors de mesures effectuées au moyen des optotypes de Snellen (ou équivalents) avec un éclairage approprié ; l'acuité visuelle binoculaire doit être égale à 10/10 (6/6) ou plus (cf. paragraphe 14.1.1).

14.1.1 En cas de signes cliniques indiquant que les optotypes de Snellen pourraient ne pas convenir, on peut utiliser les anneaux de Landolt pour évaluer l'acuité visuelle.

14.1 (b) Erreurs de réfraction.

L'erreur de réfraction se définit comme une déviance de l'emmétropie, mesurée en dioptries dans le méridien le plus amétrope. La réfraction doit être mesurée selon des méthodes standard. Les candidats doivent être déclarés aptes eu égard aux erreurs de réfraction s'ils remplissent les conditions énoncées dans les paragraphes suivants.

14.1 (c) Lors du premier examen, un candidat présentant une erreur de réfraction maximum de + 5,0/ - 6,0 dioptries peut être déclaré apte sous réserve :

(1) Qu'aucune pathologie importante ne soit mise en évidence ;

(2) Qu'une correction optimale ait été envisagée ;

(3) Qu'un examen soit effectué tous les cinq ans par un ophtalmologue ou spécialiste de la vue agréé par le CMCNA (cf. paragraphe 14.1.2).

14.1.2 A l'examen de revalidation ou de renouvellement, un candidat présentant des erreurs de réfraction allant jusqu'à + 5 dioptries ou des erreurs de réfraction (forte myopie) excédant - 6 dioptries peut être déclaré apte par le CMCNA sous réserve :

(1) Qu'aucune pathologie importante ne soit mise en évidence ;

(2) Qu'une correction optimale ait été envisagée ;

(3) Qu'un examen soit effectué tous les deux ans par un ophtalmologue ou spécialiste de la vue agréé par le CMCNA.

14.1 (d) Lors du premier examen, dans le cas d'un candidat présentant une erreur de réfraction avec astigmatisme, l'astigmatisme ne doit pas être supérieur à 2,0 dioptries.

14.1.3 A l'examen de revalidation ou de renouvellement, un candidat astigmatique peut être déclaré apte par le CMCNA sous réserve de la présentation d'un rapport satisfaisant dressé par un ophtalmologue agréé par le CMCNA.

14.1 (e) Lors du premier examen, la différence de réfraction entre les deux yeux (anisométrie) ne doit pas dépasser 2,0 dioptries (cf. paragraphe 14.1.4).

14.1.4 A l'examen de revalidation ou de renouvellement, un candidat présentant une différence d'erreur de réfraction entre les deux yeux allant jusqu'à 3,0 dioptries peut être déclaré apte par le CMCNA.

14.1 (f) L'évolution de la presbytie doit être vérifiée lors de tous les examens de revalidation ou de renouvellement d'un certificat. Le candidat doit être capable de lire les planches de Parinaud 2, N 5 (ou équivalent) à 30-50 cm de distance, et Parinaud 6, N 14 (ou équivalent) à 100 cm de distance, avec correction, si nécessaire.

14.1 (g) Un candidat atteint de diplopie doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 14.1.5).

14.1.5 Les tests de phories mettront en évidence des anomalies significatives de l'équilibre oculomoteur. Une épreuve TNO peut être effectuée si elle est jugée appropriée. Cependant, un résultat anormal ne sera pas nécessairement disqualifiant.

14.1 (h) Tout candidat présentant des troubles de convergence doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 14.1.6).

14.1.6 Une convergence sortant des limites de la normale peut être jugée acceptable, si elle ne perturbe ni la vision de près (30-50 cm) ni la vision intermédiaire (100 cm), avec ou sans correction.

14.1 (i) Tout candidat présentant un déséquilibre des muscles oculaires (hétérophorie) supérieur à (lorsqu'il est mesuré avec la correction habituelle, le cas échéant) :

2,0 dioptries prismatiques d'hyperphorie à 6 mètres ;

10,0 dioptries prismatiques d'ésophorie à 6 mètres ;

8,0 dioptries prismatiques d'exophorie à 6 mètres, et

1,0 dioptrie prismatique d'hyperphorie à 33 cm ;

8,0 dioptries prismatiques d'ésophorie à 33 cm ;

12,0 dioptries prismatiques d'exophorie à 33 cm,

doit être déclaré inapte, à moins que les réserves fusionnelles ne soient suffisantes pour prévenir l'asthénopie et la diplopie (cf. paragraphe 14.1.7).

14.1.7 Au-delà de 12 dioptries prismatiques d'exophorie, les candidats doivent être examinés par un ophtalmologue pour évaluation des réserves fusionnelles.

14.1 (j) Tout candidat présentant des anomalies du champ visuel binoculaire doit être déclaré inapte (voir cependant le paragraphe 14.1.1).

14.1 (k) Tout candidat à un premier certificat présentant des défauts fonctionnellement importants de la vision binoculaire, tels que déterminés par un ophtalmologue eu égard à l'environnement de travail, doit être déclaré inapte.

14.1.8 (annulé).

14.1 (l) Tout candidat présentant une vision monoculaire à l'examen initial doit être déclaré inapte.

Lors de la revalidation ou du renouvellement, le candidat peut être déclaré apte sous réserve que l'examen ophtalmologique soit satisfaisant et que la maladie sous-jacente n'empêche pas l'intéressé d'exercer, en toute sécurité, les privilèges attachés à sa licence (cf. paragraphe 14.1.9).

14.1.9 Les tests de revalidation ou de renouvellement doivent comprendre, dans ces circonstances, des épreuves fonctionnelles dans l'environnement de travail approprié.

14.1 (m) Lorsqu'une correction est nécessaire pour satisfaire à un critère de vision, les lunettes ou les lentilles de contact doivent offrir une fonction visuelle optimale et être adaptées aux besoins du contrôle de la circulation aérienne.

Les verres correcteurs portés dans le cadre de l'exercice des privilèges attachés à la licence doivent permettre au titulaire de la licence de satisfaire aux critères de vision à toutes les distances. Une seule paire de lunettes sera utilisée à cet effet (voir toutefois le paragraphe 14.1.10).

14.1.10 Il est recommandé de disposer à tout moment d'une paire de lunettes de rechange offrant la même correction pendant l'exercice des privilèges attachés à la licence.

14.1.11 Lorsqu'une forte correction de la myopie, supérieure à  $-6$  dioptries, est nécessaire, il y a lieu d'exiger des intéressés qu'ils utilisent leurs lentilles de contact ou leurs lunettes avec des verres à indice élevé afin de minimiser la distorsion périphérique du champ visuel.

14.1.12 Dans le cas de l'utilisation de lentilles de contact, celles-ci seront monofocales, non colorées et non orthokératologiques. L'utilisation de lentilles de contact en monovision n'est pas autorisée.

## 15. Perception des couleurs

15.1 (a) Une perception normale des couleurs est requise. Elle se définit comme la capacité à réussir le test d'Ishihara ou à être considéré comme trichromate normal au test de l'anomaloscope de Nagel (cf. paragraphe 15.1.1).

15.1.1 Le test d'Ishihara doit être considéré comme réussi si des planches consécutives sont identifiées correctement selon les conditions spécifiées dans le Manuel à l'intention des utilisateurs du test d'Ishihara.

15.1 (b) Tout candidat qui n'obtient pas un résultat acceptable aux tests de perception des couleurs est jugé « perception non sûre » et doit être déclaré inapte. (cf. paragraphe 15.1.2).

15.1.2 Les candidats qui échouent au test d'Ishihara doivent être examinés par anomaloscope (Nagel ou équivalent).

Ce test est considéré comme réussi si l'association des couleurs est trichromatique normale.

## 16. Appareil oto-rhino-laryngologique

16.1 (a) Tout candidat à l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale de classe 3 ou tout titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter d'anomalie du fonctionnement des oreilles, du nez, des sinus ni de la gorge, y compris la cavité buccale, les dents et le larynx, ni d'état pathologique évolutif, congénital ou acquis, aigu ou chronique, ni de séquelles d'intervention chirurgicale et de traumatisme, susceptibles de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence.

16.1.1 Les spécialistes ORL auxquels le CMCNA aura recours devraient posséder une connaissance de la fonctionnalité requise des contrôleurs de la circulation aérienne dans l'exercice des fonctions couvertes par la licence.

16.1 (b) Un examen oto-rhino-laryngologique (ORL) complet est requis lors du premier examen.

16.1.2 Lors de l'examen initial, un examen ORL complet sera effectué par un ORL spécialiste en médecine aéronautique agréé par le CMCNA ou sous sa supervision.

16.1 (c) Tous les examens de revalidation ou de renouvellement doivent comporter un examen oto-rhino-laryngologique (ORL) de routine (cf. paragraphe 16.1.3).

16.1.3 Lors des examens de revalidation ou de renouvellement, toute anomalie ou tout état douteux constaté de la sphère ORL doit être soumis à un ORL spécialiste en médecine aéronautique agréé par le CMCNA.

16.1 (d) Tout candidat présentant l'un des troubles ci-après doit être déclaré inapte :

(1) Affection en cours, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou moyenne.

(2) Perforation non cicatrisée ou dysfonctionnement de la membrane tympanique (cf. paragraphe 16.1.4).

(3) Troubles de la fonction vestibulaire (cf. paragraphe 16.1.5).

(4) Malformation importante ou infection importante, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures.

(5) Troubles importants de l'élocution ou de la voix (cf. paragraphe 16.1.6).

16.1.4 Une perforation sèche unique, d'origine non infectieuse et qui ne perturbe pas le fonctionnement de l'oreille, peut être considérée comme acceptable.

16.1.5 La présence d'un nystagmus spontané ou provoqué doit donner lieu à une évaluation vestibulaire complète par un spécialiste agréé par le CMCNA. Dans ce cas, aucune réponse vestibulaire anormale importante à une épreuve calorique ou de rotation ne peut être acceptée. Lors d'un examen de revalidation ou de renouvellement, les réponses vestibulaires anormales doivent être évaluées dans leur contexte clinique par le CMCNA.

16.1.6 Lorsqu'une évaluation complète et un contrôle fonctionnel sont nécessaires, il convient de porter une attention appropriée à l'environnement de travail dans lequel les fonctions couvertes par la licence sont exercées.

16.1 (e) Une attention particulière doit être portée à une gêne respiratoire importante des voies aériennes supérieures, ou à tout dysfonctionnement des sinus. Ces manifestations ne devraient pas nécessairement entraîner une inaptitude, sous réserve qu'elles ne compromettent pas l'exercice des fonctions couvertes par la licence.

16.1 (f) Tout trouble de l'élocution ou de la voix qui réduit l'intelligibilité doit faire l'objet d'un examen par un spécialiste de la parole.

## ANNEXE

### - 17. Appareil auditif

17.1 (a) L'audition doit être testée lors de chaque examen. Le candidat doit comprendre correctement une conversation, chaque oreille étant testée séparément à une distance de 2 mètres du MEA et le dos tourné à l'examinateur.

17.1 (b) L'audition doit être testée par une audiométrie tonale lors de l'examen initial et lors des examens ultérieurs de revalidation ou de renouvellement, tous les quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans et tous les deux ans après (cf. paragraphe 17.1.1).

17.1.1 L'audiogramme tonal doit couvrir au moins les fréquences de 500 à 3 000 Hz. Les seuils d'audition des fréquences doivent être déterminés comme suit :

500 Hz ;

1 000 Hz ;

2 000 Hz ;

3 000 Hz.

Les tests à des fréquences égales ou supérieures à 4 000 Hz contribueront au diagnostic précoce de la perte d'audition due au bruit.

17.1 (c) Lors de l'examen initial en vue de l'obtention de l'attestation d'aptitude médicale de classe 3, le candidat ne doit présenter, pour chaque oreille testée séparément, aucune perte d'audition qui soit supérieure à 20 dB (HL) à l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou à 35 dB (HL) à 3 000 Hz. Tout candidat dont la perte d'audition se situe à 5 dB (HL) de ces limites dans deux ou plus des fréquences testées doit subir un examen audiométrique tonal au moins une fois par an (cf. paragraphe 17.1.2).

17.1.2 En cas de perte d'audition, si le test annuel suivant ne révèle aucune détérioration, les examens médicaux peuvent être effectués de nouveau à la fréquence normale (cf. paragraphe 17.1 b).

17.1 (d) Lors des examens de revalidation ou de renouvellement, le candidat ne doit présenter, pour chaque oreille testée séparément, aucune perte d'audition qui soit supérieure à 35 dB (HL) à l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou à 50 dB (HL) à 3 000 Hz. Tout candidat dont la perte d'audition se situe à 5 dB (HL) de ces limites dans deux ou plus des fréquences testées doit subir un examen audiométrique tonal au moins une fois par an (cf. paragraphe 17.1.2).

17.1 (e) Lors de l'examen de revalidation ou de renouvellement, les candidats présentant une hypoacousie peuvent être déclarés aptes par le CMCNA si un test d'intelligibilité vocale apporte la preuve que leur acuité auditive est satisfaisante (cf. paragraphe 17.1.3).

17.1.3 Les cas d'hypoacousie doivent être soumis à un spécialiste agréé par le CMCNA pour évaluation approfondie.

S'il est prouvé que le candidat présente une acuité auditive satisfaisante dans un bruit ambiant correspondant aux conditions de travail normales, le CMCNA peut envisager de le déclarer apte lors d'un examen de revalidation ou de renouvellement.

17.1 (f) Lors de l'examen initial, le recours à une aide auditive est disqualifiant. Lors des examens de revalidation ou de renouvellement, tout contrôleur ayant besoin d'une aide auditive pour chaque oreille doit être déclaré inapte. Toutefois, l'utilisation d'une aide auditive ou d'une prothèse auditive adaptée (telle qu'un casque spécial dont les écouteurs sont dotés d'un réglage individuel du volume) peut être acceptable pour la revalidation ou le renouvellement lorsqu'elle permet de rétablir l'audition du contrôleur au niveau normal (cf. paragraphe 17.1.4).

17.1.4 Il convient d'effectuer des évaluations fonctionnelles et environnementales complètes avec les appareils d'aide auditive choisis pour vérifier que l'intéressé est capable d'exercer les fonctions couvertes par sa licence et que le fonctionnement des aides n'est pas perturbé par l'utilisation de casques ou d'autres facteurs. Etant donné les risques de défaillance de ces appareils, un jeu de rechange, accompagné des accessoires tels que des piles, devra être disponible.

### Aides mécaniques

Lorsqu'un candidat utilise des appareillages mécaniques et électromécaniques pour satisfaire au niveau requis pour l'obtention d'une attestation d'aptitude médicale, ces appareillages doivent être testés fonctionnellement dans l'environnement opérationnel par un spécialiste de l'équipement à tester, assisté par un expert du contrôle de la navigation aérienne, pour vérifier qu'il n'y a aucune interférence. Il peut également être nécessaire qu'un médecin spécialiste évalue l'individu qui utilise un appareillage dans l'environnement opérationnel.

### Oncologie

L'évaluation d'un état malin est également expliquée dans le chapitre « Oncologie » du Manuel JAR-FCL 3 (JAA, 1997), qui donne des informations au sujet de l'aptitude et qui devrait être consulté en association avec les chapitres du présent document relatif à l'appareil affecté.

**Arrêté du 16 mai 2008 relatif aux conditions médicales particulières exigées pour l'exercice de fonctions de contrôle dans le cadre de la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

NOR: DEVA0804228A

*(JO Lois et décrets @ du 11 juin 2008)*

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative, le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique et le secrétaire d'État chargé de la fonction publique,

Vu la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 131-1 à L. 131-5 et R. 135-1 à R. 135-7 ;

Vu le code de la santé, notamment ses articles L. 1110-1 à L. 1110-7 et L. 1111-1 à L. 1111-9 ;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 86-442 du 14 mars 1986 relatif à la désignation des médecins agréés, à l'organisation des comités médicaux et des commissions de réforme, aux conditions d'aptitude physique pour l'admission aux emplois publics et au régime de congés de maladie des fonctionnaires, notamment son article 22;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, notamment ses articles 6 et 17 ;

Vu le décret n° 93-622 du 27 mars 1993 modifié relatif au statut particulier du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, notamment son article 2-1 ;

Vu l'arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences, qualifications et mentions de contrôleurs de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 16 mai 2008 relatif aux critères et conditions de délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3 nécessaires pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne et à l'organisation des services de médecine aéronautique,

Arrêtent :

**Art. 1er.** - Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui exercent les fonctions de contrôle de la circulation aérienne en application du I de l'article 6 du décret du 8 novembre 1990 susvisé doivent satisfaire à des conditions médicales particulières, conformes aux critères définis dans l'annexe de l'arrêté du 16 mai 2008 susvisé.

Elles sont vérifiées ainsi qu'il suit :

a) Lors de l'admission :

- pour les candidats issus des concours externe et interne, recrutés en application des dispositions des *a* et *b* de l'article 12 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, un examen médical est effectué avant l'entrée à l'École nationale de l'aviation civile pour la nomination en qualité d'élève ingénieur ;
  - pour les candidats issus de la sélection professionnelle nommés en application des dispositions du *c* de l'article 12 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, ne possédant pas d'aptitude médicale valide, un examen médical est effectué après la réussite à la sélection professionnelle et avant la nomination en qualité d'ingénieur stagiaire ;
  - pour les candidats issus de l'examen professionnel nommés en application des dispositions du *d* de l'article 12 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, un examen médical est effectué après la réussite à l'examen et avant la nomination en qualité d'ingénieur stagiaire ;
- b)* Durant la période de formation initiale telle que définie dans le décret du 8 novembre 1990 susvisé, les examens médicaux seront effectués afin de vérifier le maintien de validité de l'aptitude médicale à l'exercice du contrôle.

**Art. 2.** - Les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile qui assurent les fonctions de contrôle de la circulation aérienne sur les aérodromes, en application de l'article 2 du décret du 27 mars 1993, doivent satisfaire à des conditions médicales particulières conformes aux critères définis dans l'annexe de l'arrêté du 16 mai 2008 susvisé.

Elles sont vérifiées ainsi qu'il suit :

- pendant leur scolarité à l'École nationale de l'aviation civile, une vérification de ces conditions médicales est proposée aux techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, élèves et stagiaires avant le quinzième mois de la scolarité.

Les techniciens supérieurs pour lesquels cette vérification conclut à une aptitude reçoivent une attestation d'aptitude médicale, à charge pour eux de la communiquer à l'autorité compétente préalablement à l'affectation sur un poste de contrôleur d'aérodrome à l'issue de la scolarité.

Les techniciens supérieurs qui n'ont pas fait effectuer cette vérification, ou pour lesquels cette vérification conclut à une inaptitude médicale, y compris une inaptitude temporaire, ne peuvent être affectés, à l'issue de leur scolarité, sur des fonctions de contrôleur de la circulation aérienne ;

- avant leur nomination en qualité de stagiaire pour les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile recrutés par la voie des emplois réservés et affectés, à leur entrée dans ce corps, sur des fonctions de contrôleur de la circulation aérienne ;

- en cours de carrière, pour les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile affectés à d'autres fonctions et qui souhaitent assurer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne.

Les techniciens supérieurs pour lesquels cette vérification conclut à une aptitude reçoivent une attestation d'aptitude médicale, à charge pour eux de la communiquer à l'autorité compétente à l'appui de leur demande d'affectation sur un poste de contrôleur. Cette attestation d'aptitude doit parvenir à l'autorité compétente au plus tard la veille du jour de la séance de la commission administrative paritaire compétente.

**Art. 3.** - Les examens médicaux de renouvellement de l'aptitude médicale peuvent être pratiqués à la demande de l'intéressé, de l'administration ou du médecin examinateur agréé.

Ils sont effectués dans le mois qui précède la reprise de service après un congé de maternité, après une interruption d'activité supérieure à un mois pour cause de maladie ou d'accident, ou après une interruption d'activité supérieure à six mois pour tout autre motif.

**Art. 4.** - Sauf cas de force majeure, l'intéressé qui, après mise en demeure de l'administration, refuse de se soumettre aux examens médicaux nécessaires à la vérification de son aptitude n'est plus considéré comme médicalement apte à exercer des fonctions de contrôle.

**Art. 5.** - L'arrêté du 24 avril 2002 relatif aux conditions médicales particulières requises des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et aux modalités de leur contrôle et l'arrêté du 7 mars 2003 définissant les conditions médicales particulières requises des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile assurant les fonctions de contrôle de la circulation aérienne sur les aérodromes ainsi que leurs modalités de contrôle sont abrogés.

**Art. 6.** - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 mai 2008.

**Décret n° 2008-577 du 17 juin 2008 fixant les modalités de classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne**

NOR: DEVA0810536D

*(JO Lois et décrets @ du 20 juin 2008)*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et du ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article D. 131-9 ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, notamment son article 3 ;

Vu le décret n° 93-622 du 27 mars 1993 modifié portant statut des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile,

Décrète :

**Art. 1er.** - Le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne est établi en fonction de la nature des qualifications de contrôle adaptées, en particulier, à la complexité du dispositif de circulation aérienne, selon les modalités décrites aux articles 2 à 4 et en annexe du présent décret.

**Art. 2.** - Les modifications de classement liées à l'évolution du nombre de mouvements équivalents traités par un organisme de contrôle de la circulation aérienne sont effectuées par arrêté du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, à la date d'effet au 1er janvier de l'année considérée, en prenant en compte le maximum des deux valeurs suivantes, corrigées, le cas échéant, des évolutions résultant de cas de force majeure intervenus au cours de la période considérée :

- soit la moyenne sur les trois années précédentes du nombre annuel de mouvements équivalents traités par cet organisme de contrôle de la circulation aérienne ;
- soit le nombre annuel de mouvements équivalents traités par cet organisme durant l'année précédente.

Le classement des organismes de circulation aérienne dans les différents groupes est décrit dans l'annexe au présent décret.

**Art. 3.** - Lorsque le service de contrôle d'approche rendu par un aéroport classé en groupe D ou E est repris par un autre organisme de contrôle de la circulation aérienne, qui assure alors le service de contrôle d'approche à son profit, cet aéroport est reclassé en groupe F ou G, selon les conditions définies à l'article 2 et en annexe du présent décret, à la date de reprise effective du service de contrôle d'approche par l'autre organisme.

**Art. 4.** - Lorsqu'un service de contrôle est mis en oeuvre sur un aéroport jusqu'alors non contrôlé, celui-ci est classé, à la date de mise en oeuvre effective du service de contrôle d'aéroport, selon les conditions définies en annexe du présent décret et en prenant en compte le nombre de mouvements équivalents calculés conformément à l'article 2, réalisés

sur cet aéroport l'année précédente ou, à défaut, prévus pour l'année en cours. Dans ce second cas, le classement en groupe est provisoire et actualisé au bout d'un an en fonction du nombre de mouvements équivalents réalisés la première année, avec pour date d'effet la date d'ouverture du service de contrôle.

**Art. 5.** - Le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne est établi par arrêté du ministre chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

**Art. 6.** - L'arrêté du 18 avril 2002 modifié fixant les modalités de classement en liste des organismes de contrôle de la circulation aérienne est abrogé.

**Art. 7.** - Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et l'aménagement du territoire, le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique, le secrétaire d'État chargé des transports et le secrétaire d'État chargé de la fonction publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui prend effet au 1er janvier 2007 et qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 juin 2008.

## ANNEXE

- Sous réserve des dispositions figurant à l'article 2, sont classés :
  - en groupe A, les organismes de contrôle de la circulation aérienne traitant plus de 160 000 mouvements équivalents par an. Pour ce groupe, les niveaux suivants sont définis :
    - niveau 1, organismes traitant plus de 160 000 mouvements équivalents par an ;
    - niveau 2, organismes traitant plus de 180 000 mouvements équivalents par an ;
    - niveau 3, organismes traitant plus de 220 000 mouvements équivalents par an ;
    - niveau 4, organismes traitant plus de 300 000 mouvements équivalents par an ;
    - niveau 5, organismes traitant plus de 400 000 mouvements équivalents par an ;
    - niveau 6, organismes traitant plus de 500 000 mouvements équivalents par an, ou qui rendent les services d'approche pour les aérodromes d'Orly et de Roissy - Charles-de-Gaulle ;
  - en groupe B, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurant un service de contrôle d'approche et traitant plus de 100 000 mouvements équivalents par an ;
  - en groupe C, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurant un service de contrôle d'approche et traitant plus de 65 000 mouvements équivalents par an ;
  - en groupe D, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurant un service de contrôle d'approche et traitant plus de 30 000 mouvements équivalents par an ;
  - en groupe E, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurant un service de contrôle d'approche et traitant moins de 30 000 mouvements équivalents par an ;
  - en groupe F, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurant uniquement le service de contrôle d'aérodrome et traitant plus de 10 000 mouvements équivalents par an ou 65 000 mouvements effectués en régime de vol à vue ;
  - en groupe G, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurant uniquement un service de contrôle d'aérodrome et traitant moins de 10 000 mouvements équivalents par an et moins de 65 000 mouvements effectués en régime de vol à vue.

Le nombre de mouvements équivalents est égal au nombre de mouvements effectués en régime de vol aux instruments traités par l'organisme augmenté du nombre de vols effectués en régime de vol à vue traités par l'organisme, pondéré par un coefficient de complexité égal à 1/2 ou à la 100 000e partie du nombre de vols effectués en régime de vol aux instruments traités par l'organisme si la valeur de cette 100 000e partie est inférieure à 1/2.

Les vols effectués en régime de vol à vue en espace aérien de classe A sont comptabilisés comme des vols réalisés en régime de vol aux instruments.

**Arrêté du 2 février 2010 fixant le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne**

NOR: DEVA1003283A

*(JO Lois et décrets @ du 2 février 2010)*

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article D. 131-9 ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, et notamment son article 3 ;

Vu le décret n° 93-622 du 27 mars 1993 modifié portant statut du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-577 du 17 juin 2008 fixant les modalités de classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne,

**ARRÊTE****Article 1<sup>er</sup>**

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne est établi ainsi qu'il suit :

**Groupe A :**

CRNA Nord (niveau 6).

CRNA Est (niveau 6).

CRNA Sud-Est (niveau 6).

CRNA Sud-Ouest (niveau 6).

CRNA Ouest (niveau 6).

Lyon - Saint-Exupéry (niveau 1).

Marseille-Provence (niveau 1).

Nice-Côte d'Azur (niveau 2).

Paris - Charles-de-Gaulle (niveau 6).

Paris-Orly (niveau 6).

**Groupe B :**

Toulouse-Blagnac.

**Groupe C :**

Bâle-Mulhouse.

Bordeaux-Mérignac.

Lille-Lesquin.

Martinique-Aimé Césaire.

Montpellier-Méditerranée.

Nantes-Atlantique.

Paris-Le Bourget

Pointe-à-Pitre - Le Raizet.

Pyrénées.

Strasbourg-Entzheim.

Tahiti-Faa'a.

**Groupe D :**

Ajaccio-Napoléon Bonaparte.

Biarritz-Bayonne - Anglet.

Brest-Bretagne.

Clermont-Ferrand - Auvergne.

Melun-Villaroche.

Rennes - Saint-Jacques.

**Groupe E :**

Bastia-Poretta.

Beauvais-Tillé.

Cayenne-Rochambeau.

Chambéry - Aix-les-Bains.

Deauville - Saint-Gatien.

Grenoble-Isère.

La Rochelle-Ile de Ré.

Limoges-Bellegarde.

Metz-Nancy - Lorraine.

Nouméa-La Tontouta.

Perpignan-Rivesaltes.

Poitiers-Biard.

Pontoise - Cormeilles-en-Vexin.

Rodez-Marcillac.

Rouen-Vallée de Seine.

Saint-Denis - Gillot.

Saint-Etienne – Bouthéon (*classement en groupe G à compter du 22/10/2009*)

Saint-Pierre - Pointe-Blanche.

Saint-Yan.

**Groupe F :**

Aix-Les Milles.

Avignon-Caumont.

Cannes-Mandelieu.

Chavenay-Villepreux.

Etampes-Mondésir.

Grenoble-Le Versoud.

Lognes-Emerainville.

Lyon-Bron.

Meaux-Esbly.

Merville-Calonne.

Paris - Issy-les-Moulineaux.

Saint-Cyr-l'Ecole.

Toussus-le-Noble.

**Groupe G :**

Agen-La Garenne.

Albert-Bray.  
Angers-Marcé.  
Angoulême-Brie - Champniers.  
Annecy-Meythet.  
Bergerac-Roumanière.  
Béziers-Vias.  
Biscarrosse-Parentis.  
Bora-Bora - Motu-Mute.  
Caen-Carpiquet.  
Calais-Dunkerque.  
Calvi - Sainte-Catherine.  
Carcassonne-Salvaza.  
Châlons-Vatry.  
Châteauroux-Déols.  
Cherbourg-Maupertus.  
Colmar-Houssen.  
Dinard - Pleurtuit - Saint-Malo.  
Dole-Tavaux.  
Dzaoudzi-Pamandzi.  
Figari-Sud - Corse.  
Huahine.  
Lannion.  
Le Havre-Octeville.  
Le Mans-Arnage.  
Le Touquet-Paris-Plage.  
Moorea-Temae.  
Mulhouse-Habsheim.  
Muret-L'Herm.  
Quimper-Pluguffan.  
Raiatéa-Uturoa.  
Rangiroa.  
Saint-Nazaire - Montoir.  
Toulouse-Lasbordes.  
Valence-Chabeuil.  
Vannes-Meucon.

### **Article 2**

A compter du 22 octobre 2009, le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne défini à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté, est modifié ainsi qu'il suit :

Saint-Etienne - Bouthéon est classé dans le groupe G.

### **Article 3**

L'arrêté du 17 juin 2008 modifié fixant le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne est abrogé.

### **Article 4**

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 2009 et sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 février 2010

**Extrait du décret n° 99-581 du 09 juillet 1999 modifié relatif à l'attribution d'une nouvelle bonification indiciaire au profit des personnels techniques gérés par la direction générale de l'aviation civile - (Version consolidée au 7 octobre 2010)**

NOR : EQUA9900658D

*(JO Lois et décrets du 11 juillet 1999 page 10325)**Modifié par :**Décret n° 2001-1256 du 21 décembre 2001, JORF du 27, page 20823,**Décret n° 2010-1174 du 5 octobre 2010, JORF @ du 7.*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, du ministre de l'équipement, des transports et du logement et du ministre de la fonction publique, de la réforme de l'État et de la décentralisation,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi n° 91-73 du 18 janvier 1991 modifiée portant dispositions relatives à la santé publique et aux assurances sociales, notamment son article 27;

Vu le décret n° 82-624 du 20 juillet 1982 modifié fixant les modalités d'application pour les fonctionnaires de l'ordonnance n° 82-296 du 31 mars 1982 relative à l'exercice des fonctions à temps partiel,

Décrète :

**Art. 1er.** - Une nouvelle bonification indiciaire, prise en compte et soumise à cotisation pour le calcul de la pension de retraite, peut être versée mensuellement, dans la limite des crédits disponibles, aux fonctionnaires titulaires des corps techniques gérés par la direction générale de l'aviation civile et exerçant une des fonctions figurant en annexe au présent décret.

**Art. 2.** - Le bénéfice du versement de la nouvelle bonification indiciaire instituée par le présent décret ne peut se cumuler avec d'autres bonifications indiciaires d'une autre nature qui seraient éventuellement perçues par le fonctionnaire exerçant des fonctions ouvrant droit à nouvelle bonification indiciaire dans les conditions du présent décret.

**Art. 3.** - La nouvelle bonification indiciaire mentionnée à l'article 1er du présent décret n'entre pas dans le champ de calcul des différentes primes et indemnités calculées en pourcentage du traitement indiciaire, ni dans celui des majorations accordées aux agents en service dans les départements d'outre-mer et dans les territoires d'outre-mer.

**Art. 4.** - Les fonctionnaires autorisés à exercer leur activité à temps partiel et affectés sur un emploi ouvrant droit à la nouvelle bonification indiciaire susmentionnée perçoivent une fraction de celle-ci dans les conditions déterminées par le décret du 20 juillet 1982 susvisé.

**Art. 5.** - Le montant de la nouvelle bonification indiciaire susmentionnée et le nombre d'emplois bénéficiaires pour chaque fonction mentionnée en annexe sont fixés au titre de chaque année par arrêté conjoint des ministres chargés de la fonction publique, du budget et des transports.

**Art. 6.** - Le présent décret prend effet au 1er janvier 1998.

**Art. 7.** - Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'État et de la décentralisation et le secrétaire d'État au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 juillet 1999.

### ANNEXE

*(Modifiée en dernier lieu par décret n° 2010-1174 du 5 octobre 2010, art. 1<sup>er</sup>)*

#### LISTE DES FONCTIONS OUVRANT DROIT À LA NOUVELLE BONIFICATION INDICIAIRE

*Exercice de missions d'études et d'exploitation et d'activités de haute responsabilité de nature technique, économique ou administrative*

[...]

*Exercice de fonctions correspondant au titre de premier contrôleur et de contrôleur  
(Effet au 1<sup>er</sup> janvier 2009)*

FONCTIONS EXERCÉES par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA)	QUALIFICATION ET EXPÉRIENCE
Premier contrôleur dans un organisme de contrôle de la circulation aérienne classé dans le groupe A.	Détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, avec l'ensemble des mentions d'unité correspondantes, depuis au moins neuf ans.
Premier contrôleur dans un organisme de contrôle de la circulation aérienne classé dans les groupes B ou C.	Détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, avec l'ensemble des mentions d'unité correspondantes, depuis au moins dix ans.
Contrôleur dans un organisme de contrôle de la circulation aérienne classé dans les groupes D ou E.	Détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, avec l'ensemble des mentions d'unité correspondantes, depuis au moins onze ans.
Missions d'encadrement, d'instruction, d'étude ou de direction de service ou de partie de service	Exercice de ces fonctions pendant au moins vingt ans pour les ICNA parvenus au grade de divisionnaire ou de principal
Exercice de fonctions ou acquis professionnels jugés équivalents aux précédents	

[...]

**Extrait de l'arrêté du 12 avril 2011 pris en application du décret n° 99-581 du 9 juillet 1999 relatif à l'attribution d'une nouvelle bonification indiciaire au profit des personnels techniques gérés par la direction générale de l'aviation civile**

NOR : DEVA1107601A

*(JO Lois et décrets @ du 17 mai 2011)**Modifié par :**Rectificatif, NOR : DEVA1107601, JORF @ du 21 mai.*

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État, porte-parole du Gouvernement et le secrétaire d'État auprès du ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État, chargé de la fonction publique,

Vu le décret n° 99-581 du 9 juillet 1999 modifié relatif à l'attribution d'une nouvelle bonification indiciaire au profit des personnels techniques gérés par la direction générale de l'aviation civile ;

Arrêtent :

**Article 1<sup>er</sup>**

La nouvelle bonification indiciaire mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> du décret du 9 juillet 1999 susvisé est attribuée dans les conditions fixées par le tableau ci-joint :

DÉSIGNATION DE L'EMPLOI	QUALIFICATION ET EXPÉRIENCE	NIVEAU	NOMBRE DE POINTS par emploi	NOMBRE D'EMPLOIS
[...]				
<i>Fonctions exercées par des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA)</i>				
Premier contrôleur dans un organisme de contrôle de la circulation aérienne classé dans le groupe A.	Détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne avec l'ensemble des mentions d'unité correspondantes, depuis au moins 9 ans.	A	55	1437
Premier contrôleur dans un organisme de contrôle de la circulation aérienne classé dans les groupes B ou C.	Détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne avec l'ensemble des mentions d'unité correspondantes, depuis au moins 10 ans.	A	55	152

<i>Fonctions exercées par des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA)</i>				
Contrôleur dans un organisme de contrôle de la circulation aérienne classé dans les groupes D ou E.	Détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne avec l'ensemble des mentions d'unité correspondantes, depuis au moins 11 ans.	A	55	685
Missions d'encadrement, d'instruction, d'étude ou de direction de service ou de partie de service.	Exercice de ces fonctions pendant au moins 20 ans pour les ICNA parvenus au grade de divisionnaire ou de principal.	A	55	16
Exercice de fonctions ou acquis professionnels jugés équivalents aux précédents.		A	55	397

[...]

**Article 2**

L'arrêté du 5 octobre 2010 pris en application du décret n° 99-581 du 9 juillet 1999 relatif à l'attribution de la nouvelle bonification indiciaire au profit des personnels techniques gérés par la direction générale de l'aviation civile est abrogé.

**Article 3**

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 2010 et sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 12 avril 2011.

**Arrêté du 15 décembre 2008 relatif aux fonctions d'études ou d'encadrement sur lesquelles peuvent être affectés certains ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne**

NOR: DEVA0827594A

*(JO Lois et décrets @ du 26 décembre 2008)*

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 2008-577 du 17 juin 2008 fixant les modalités de classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne,

**ARRÊTE****Article 1<sup>er</sup>**

En application de l'article 4 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, les fonctions d'études ou d'encadrement sur lesquelles peuvent être affectés les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne mentionnés au V dudit article sont les suivantes :

a) dans les organismes de la circulation aérienne classés dans le groupe A, B, ou C de l'annexe du décret du 17 juin 2008 susvisé, les services à compétence nationale, certains autres services de la direction générale de l'aviation civile et les établissements publics relevant du ministre chargé de l'aviation civile :

- chef ou adjoint au chef de service,
- inspecteur des études,
- chargé de projet,
- chargé d'affaire,
- chef de subdivision, assistant de subdivision ou chef de programme,
- chef de division,
- chef de département et adjoint au chef de département de l'École nationale de l'aviation civile,

b) à la direction de la technologie et de l'innovation :

- expert,
- chef de pôle ou adjoint au chef de pôle.

**Article 2**

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 2007 et qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 15 décembre 2008

**Arrêté du 14 septembre 2012 fixant les modalités d'organisation de la formation initiale des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne**

NOR: DEVA1234546A

*(J.O Lois et Décrets @ du 25 septembre 2012)*

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,  
Vu le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;  
Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;  
Vu l'arrêté du 22 juillet 2011 relatif aux conditions d'accès, à l'organisation de la formation et aux modalités de délivrance du diplôme en management et contrôle du trafic aérien par l'Ecole nationale de l'aviation civile ;  
Vu l'avis du conseil des études de l'Ecole nationale de l'aviation civile en date du 10 novembre 2011 ;  
Vu l'avis du conseil d'administration de l'Ecole nationale de l'aviation civile en date du 18 novembre 2011 ;  
Vu l'avis du comité technique de réseau placé auprès du directeur général de l'aviation civile en date du 6 septembre 2012,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>**

La durée de la formation initiale des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA), recrutés par la voie du concours externe ou du concours interne selon les modalités définies à l'article 12 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, est de trois ans, organisée en six semestres.

**Article 2**

La formation initiale des ICNA est organisée et dispensée par l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) et par les services de la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'arrêté du 22 juillet 2011 susvisé.

La première partie de la formation, composée des quatre premiers semestres, se déroule à l'ENAC.

A l'issue de cette première partie, les ICNA stagiaires doivent avoir obtenu la licence stagiaire comportant les six qualifications définies dans le règlement (UE) du 10 août 2011 susvisé et les mentions linguistiques anglais et français.

Après validation de cette première partie, les ICNA stagiaires sont affectés dans les services de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA).

A l'issue du cinquième semestre, les ICNA stagiaires doivent avoir atteint les objectifs de formation pratique définis pour chaque organisme de contrôle dans le plan de formation en unité agréé.

A l'issue du sixième semestre, les ICNA stagiaires doivent avoir démontré le niveau B2 du cadre européen commun de référence pour les langues (CECR) et avoir obtenu la note minimale de 12 sur 20 lors de la soutenance du mémoire de projet de fin d'études.

### **Article 3**

Les modalités de validation des compétences acquises durant la formation initiale sont définies dans le règlement de scolarité de l'ENAC.

La composition, le fonctionnement et les attributions du jury d'école sont définis par le règlement de scolarité.

En cas de résultats insuffisants, le jury d'école de l'ENAC fixe les conditions de poursuite éventuelle de la scolarité selon les modalités du règlement de scolarité.

### **Article 4**

La formation initiale des ICNA est sanctionnée par l'obtention d'un diplôme de fin de scolarité délivré par l'ENAC dans les conditions fixées par l'arrêté du 22 juillet 2011 susvisé.

### **Article 5**

A modifié les dispositions suivantes :

- Abroge Arrêté du 1er octobre 2009 (Ab)
- Abroge Arrêté du 1er octobre 2009 - Annexe (Ab)
- Abroge Arrêté du 1er octobre 2009 - art. 1 (Ab)
- Abroge Arrêté du 1er octobre 2009 - art. 2 (Ab)
- Abroge Arrêté du 1er octobre 2009 - art. 3 (Ab)
- Abroge Arrêté du 1er octobre 2009 - art. 4 (Ab)
- Abroge Arrêté du 1er octobre 2009 - art. 5 (Ab)
- Abroge Arrêté du 1er octobre 2009 - art. Annexe (Ab)

### **Article 6**

Le directeur général de l'aviation civile, le directeur des services de la navigation aérienne et le directeur de l'École nationale de l'aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 14 septembre 2012.

## Arrêté du 25 octobre 2012 fixant le règlement et le programme du recrutement par examen professionnel des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne

NOR: DEVA1237469A

(JO Lois et décrets @ du 8 novembre 2012)

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,  
Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;  
Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;  
Vu l'arrêté du 5 avril 1991 modifié relatif aux modalités de l'examen professionnel organisé pour le recrutement des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne,

Arrête :

### Article 1<sup>er</sup>

En application des dispositions prévues au d du I de l'article 12 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, le règlement et le programme de l'examen professionnel pour le recrutement des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont fixés suivant les modalités ci-après.

### Article 2

L'examen professionnel est ouvert par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.  
Le jury de l'examen professionnel est désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

L'avis de l'examen inséré au Journal officiel précise :

- la date d'ouverture des épreuves ;
- la date limite de dépôt des candidatures ;
- le nombre de postes à pourvoir.

### Article 3

Le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des candidats autorisés à concourir.

### Article 4

L'examen professionnel comporte trois épreuves orales.

La nature des épreuves, leur durée et les coefficients qui leur sont applicables sont fixés comme suit :

ÉPREUVES	DURÉE	PRÉPARATION	COEFFICIENT
Epreuve n° 1			
Connaissances aéronautiques	30 min	-	1
Epreuve n° 2			
Circulation aérienne :	45 min	15 min	1
Présentation d'un exposé sur un thème général choisi parmi trois sujets tirés au sort, suivi de deux séries de questions associées au thème choisi, puis balayant plus largement les			

connaissances requises			
Epreuve n° 3			
Epreuve orale d'anglais :	20 min	-	1

Le programme de ces épreuves figure en annexe du présent arrêté.

### Article 5

Ne peuvent être inscrits sur la liste d'aptitude que les candidats ayant obtenu une moyenne au moins égale à 10 sur 20 et une note d'au moins 10 sur 20 à l'épreuve d'anglais.

A l'issue de ces épreuves, le jury établit par ordre de mérite la liste des candidats ayant satisfait aux épreuves.

### Article 6

La nomination des candidats en qualité d'ingénieur stagiaire du contrôle de la navigation aérienne est subordonnée au résultat de l'examen médical prévu à l'article 17 du décret du 8 novembre 1990 susvisé.

### Article 7

*(Article abrogeant l'arrêté du 5 avril 1991, modifié par les arrêtés des 17 janvier 1995, 3 septembre 1996 et 12 juillet 2000, relatif aux modalités de l'examen professionnel organisé pour le recrutement des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ainsi que l'annexe s'y rapportant).*

### Article 8

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 25 octobre 2012.

## ANNEXE

### PROGRAMME EXAMEN PROFESSIONNEL INGÉNIEUR DU CONTRÔLE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

1. Connaissances aéronautiques (durée : 30 minutes, coefficient 1) :

- a) Météorologie : pression, température, humidité, masses d'air, frontologie, phénomènes dangereux pour l'aéronautique ;
- b) Navigation : définitions, triangle des vitesses, formules de l'estime, moyens de radionavigation ;
- c) Information aéronautique : organisation et documents d'information ;
- d) Infrastructure : les aérodromes (classement et balisage).

2. Connaissance de la circulation aérienne (durée : 45 minutes, préparation : 15 minutes, coefficient 1) :

- a) Organisation des services de l'aviation civile ;
- b) Règles de l'air ;
- c) Les services de la circulation aérienne ;
- d) Les procédures pour fournir les services de la circulation aérienne ;

- e) La phraséologie ;
  - f) Systèmes et équipements des organismes de contrôle en route et d'approche ;
  - g) L'organisation de l'écoulement du trafic dans le cadre européen et national ;
  - h) Structures assurant l'information aéronautique ;
  - i) Structures assurant la compatibilité CAM/CAG ;
  - j) Les nuisances aéronautiques et les moyens de lutte ;
  - k) La prévention du péril aviaire ;
  - l) Les procédures d'approche et de départs aux instruments ;
  - m) Les servitudes aéronautiques et radioélectriques ;
  - n) Les incidents de la circulation aérienne.
3. Anglais (durée : 20 minutes, coefficient 1) :
- a) Connaissances générales ;
  - b) Connaissances techniques aéronautiques ;
  - c) Phraséologie.

**Arrêté du 21 novembre 2012 fixant le règlement, la nature et le programme des épreuves des concours externe et interne de recrutement d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne**

NOR: DEVA1237891A

*(JO Lois et décrets @ du 15 décembre 2012)*

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et la ministre de la réforme de l'Etat, de la décentralisation et de la fonction publique,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat ;

Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 2004-1105 du 19 octobre 2004 relatif à l'ouverture des procédures de recrutement dans la fonction publique de l'Etat ;

Vu le décret n° 2007-196 du 13 février 2007 relatif aux équivalences de diplômes requis pour se présenter aux concours d'accès aux corps et cadres d'emplois de la fonction publique,

Arrêtent :

**Art. 1er.** - En application des dispositions prévues à l'article 14 du décret du 8 novembre 1990 modifié susvisé, le règlement, la nature et le programme des épreuves des concours externe et interne des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont fixés suivant les modalités ci-après.

**Art. 2.** - Les concours externe et interne sont ouverts, après avis conforme du ministre chargé de la fonction publique, dans les conditions fixées à l'article 2 du décret du 19 octobre 2004 susvisé.

Les membres des jurys des concours externe et interne sont désignés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Art. 3.** - Les candidats au concours externe devront justifier au 1er novembre de l'année du concours d'un titre ou diplôme classé au moins au niveau III relevant des domaines des mathématiques, des sciences et des formations techniques ou d'une qualification ou d'une formation reconnue comme équivalente à l'un de ces titres ou diplômes dans les conditions fixées par le décret du 13 février 2007 susvisé.

**Art. 4.** - Le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des candidats autorisés à concourir.

**Art. 5.** - La nature des épreuves, leur durée et les coefficients qui leur sont applicables sont fixés comme suit :

NATURE DES ÉPREUVES	DURÉE	COEFFICIENT
Admissibilité		
1. Epreuves écrites obligatoires :		
1.1. Mathématiques	4 heures	2
1.2. Physique	4 heures	2
1.3. Français	4 heures	2
1.4. Anglais	2 heures	3
2. Epreuve écrite optionnelle obligatoire :		
(choix d'une seule épreuve)		
2.1. Mathématiques	4 heures	3
ou 2.2. Physique	4 heures	3
ou 2.3. Sciences industrielles pour l'ingénieur	4 heures	3
3. Epreuve écrite facultative :		
(choix d'une seule épreuve)		
3.1. Connaissances aéronautiques	2 heures	1
ou 3.2. Deuxième langue vivante	2 heures	1
Admission		
4. Epreuves orales obligatoires :		
4.1. Mathématiques	30 minutes	2
4.2. Physique	30 minutes	2
4.3. Français	30 minutes	2
4.4. Anglais	20 minutes	2

Le programme de ces épreuves figure en annexe au présent arrêté.

**Art. 6.** - Il est attribué à chaque épreuve une note de 0 à 20. Chaque note est multipliée par le coefficient prévu à l'article 5 ci-dessus. Toutefois, pour les matières facultatives, seuls sont pris en compte les points excédant la note de 10 sur 20.

Les épreuves écrites sont éliminatoires. Le jury établit la liste des candidats admissibles aux épreuves orales parmi ceux ayant obtenu à l'épreuve d'anglais une note au moins égale à 8 sur 20 et aux autres épreuves écrites une note au moins égale à 5 sur 20.

Les candidats déclarés admissibles sont convoqués individuellement. Ne peuvent être déclarés admis que les candidats ayant obtenu un total au moins égal à 200 points pour l'ensemble des épreuves et une note au moins égale à 12 sur 20 à l'épreuve orale d'anglais.

A l'issue de ces épreuves, le jury établit la liste des candidats admis par ordre de mérite.

**Art. 7.** - La nomination en qualité d'élève ingénieur du contrôle de la navigation aérienne est subordonnée aux résultats favorables de l'examen médical organisé par la direction générale de l'aviation civile.

**Art. 8.** - *(Article abrogeant l'arrêté du 7 décembre 2005 fixant le règlement et le programme des concours externe et interne de recrutement des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ainsi que l'annexe s'y rapportant).*

**Art. 9.** - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 21 novembre 2012.

**A N N E X E**  
**PROGRAMME DES CONCOURS EXTERNE ET INTERNE**  
**DES INGÉNIEURS DU CONTRÔLE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

**Admissibilité****1. Epreuves écrites obligatoires****1.1. Mathématiques (durée : 4 heures, coefficient 2)**

Programme en vigueur dans les classes de PCSI et PC.

**1.2. Physique (durée : 4 heures, coefficient 2)**

Programme en vigueur dans les classes de MP.

**1.3. Français (durée : 4 heures, coefficient 2)**

L'épreuve écrite de composition française consiste en la rédaction par le (ou la) candidat(e) d'un résumé ou d'un commentaire de texte. Elle doit essentiellement permettre d'apprécier son aptitude à exposer des idées d'une manière claire et logique dans un français correct.

**1.4. Anglais (durée : 2 heures, coefficient 3)**

L'épreuve écrite d'anglais consiste en une série de questions qui permettent de s'assurer que le (ou la) candidat(e) dispose des connaissances nécessaires dans les domaines du vocabulaire et des structures de la langue pour s'exprimer correctement sur des sujets de la vie pratique ou de l'actualité générale.

**2. Epreuve écrite optionnelle obligatoire**

Le candidat doit obligatoirement choisir l'une des épreuves énumérées ci-dessous :

**2.1. Mathématiques (durée : 4 heures, coefficient 3)**

Programme en vigueur dans les classes de MPSI et MP.

**2.2. Physique (durée : 4 heures, coefficient 3)**

Programme en vigueur dans les classes de PCSI et PC.

**2.3. Sciences industrielles pour l'ingénieur (durée : 4 heures, coefficient 3)**

Programme en vigueur dans les classes de PSI.3. Epreuve écrite facultative

(Seuls sont pris en compte les points excédant la note de 10 sur 20) Au choix du candidat :

**3.1. Connaissances aéronautiques (durée : 2 heures, coefficient 1)**

Circulation aérienne :

- les règles de l'air : domaine d'application, règles générales, régimes IFR et VFR.

Services de la circulation aérienne :

- définition, divisions de l'espace aérien, service du contrôle de la circulation aérienne, service d'information et d'alerte ;

- procédures du service du contrôle d'aérodrome, du service du contrôle d'approche et du service du contrôle régional ;

- procédures de calage altimétrique ;

- procédures usuelles pour la préparation et l'exécution des vols, procédures d'attente et d'approche, procédures radar.

Navigation :

- notions de navigation : la sphère terrestre, dimensions, mouvement :

- définition des termes suivants : axe des pôles, équateur, méridiens, parallèles, coordonnées géographiques, azimuth, relèvement, cartes, représentation de la surface de la Terre sur un plan, notions élémentaires sur le canevas de Mercator, échelles, navigation à l'estime, triangle de vitesse, ses éléments, vent (vitesse et direction), vitesse sol, construction du triangle des vitesses.

Météorologie :

- phénomènes météorologiques intéressant les aérodromes : vent au sol, relation entre le vent et la distribution de la pression, loi de Buys Ballot ;

- la pression atmosphérique, les calages altimétriques ;

- le brouillard : types de brouillard, mode de formation, givrage, danger pour l'aéronautique.

Notion d'aérodynamique et de technologie aéronautique :

- l'avion, éléments d'aérodynamique, portance, traînée, équation du vol en palier, en montée, en descente ;

- les gouvernes, dispositifs hypersustentateurs ;

- notions élémentaires sur les propulseurs et les instruments de bord.

3.2. Deuxième langue vivante (durée : 2 heures, coefficient 1)

L'épreuve écrite facultative de langue vivante doit permettre de juger de l'étendue du vocabulaire et des connaissances grammaticales du (ou de la) candidat(e) ainsi que la facilité avec laquelle il (ou elle) peut traduire un texte.

Cette épreuve peut comporter une version sur un sujet non technique, quelques lignes de thème, ou la rédaction d'un court exposé dans l'une des langues suivantes : allemand, espagnol, italien, russe.

#### Admission

#### 4. Epreuves orales obligatoires

4.1. Mathématiques (durée : 30 minutes, coefficient 2)

Programme en vigueur dans les classes de PCSI et PC.

4.2. Physique (durée : 30 minutes, coefficient 2)

Programme en vigueur dans les classes de MP.

4.3. Français (durée : 30 minutes, coefficient 2)

L'épreuve orale de français se présente sous la forme d'une analyse et d'un commentaire d'un texte de portée générale devant un (ou plusieurs) examinateur(s) de français.

4.4. Anglais (durée : 20 minutes, coefficient 2)

Cette épreuve consiste en une conversation, avec un examinateur, fondée sur l'écoute d'un enregistrement traitant d'une question d'actualité générale.

## Arrêté du 25 octobre 2012 fixant le règlement et le programme du recrutement par sélection professionnelle des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne

NOR: DEVA1237465A

(JO Lois et décrets @ du 8 novembre 2012)

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,  
Vu la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 modifiée relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;  
Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;  
Vu l'arrêté du 29 décembre 1995 modifié relatif aux modalités de la sélection professionnelle organisée pour le recrutement des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne,

Arrête :

**Art. 1er.** - En application des dispositions prévues au c du I de l'article 12 du décret du 8 novembre 1990 susvisé, le règlement et le programme de la sélection professionnelle pour le recrutement des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont fixés suivant les modalités ci-après.

**Art. 2.** - La sélection professionnelle est ouverte par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Le jury de la sélection professionnelle est désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

L'avis de la sélection inséré au Journal officiel précise :

- la date d'ouverture des épreuves ;
- la date limite de dépôt des candidatures ;
- le nombre de postes à pourvoir.

**Art. 3.** - Le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des candidats autorisés à concourir.

**Art. 4.** - La sélection professionnelle comporte deux épreuves orales.

La nature des épreuves, leur durée et les coefficients qui leur sont applicables sont fixés comme suit :

ÉPREUVES	DURÉE	PRÉPARATION	COEFFICIENT
Epreuve n° 1			
Circulation aérienne :	45 min	15 min	1
Présentation d'un exposé sur un thème général choisi parmi trois sujets tirés au sort, suivi de deux séries de questions associées au thème choisi, puis balayant plus largement les connaissances requises.			
Epreuve n° 2			

Epreuve orale d'anglais :	20 min	-	1
---------------------------	--------	---	---

Le programme de ces épreuves figure en annexe du présent arrêté.

**Art. 5.** - Ne peuvent être inscrits sur la liste d'aptitude que les candidats ayant obtenu une note au moins égale à 10 sur 20 à chacune des épreuves orales.

A l'issue de ces épreuves, le jury établit par ordre de mérite la liste des candidats ayant satisfait aux épreuves.

**Art. 6.** - La nomination des candidats en qualité d'ingénieur stagiaire du contrôle de la navigation aérienne est subordonnée au résultat de l'examen médical prévu à l'article 17 du décret du 8 novembre 1990 susvisé.

**Art. 7.** - (*Article abrogeant l'arrêté du 29 décembre 1995, modifié par l'arrêté du 12 juillet 2000, relatif aux modalités de la sélection professionnelle organisée pour le recrutement des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ainsi que l'annexe s'y rapportant*).

**Art. 8.** - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 25 octobre 2012.

## A N N E X E

### PROGRAMME SÉLECTION PROFESSIONNELLE ICNA

1. Connaissance de la circulation aérienne (durée : 45 minutes, préparation : 15 minutes, coefficient 1) :

- a) Organisation des services de l'aviation civile ;
- b) Règles de l'air ;
- c) Les services de la circulation aérienne ;
- d) Les procédures pour fournir les services de la circulation aérienne ;
- e) La phraséologie ;
- f) Systèmes et équipements des organismes de contrôle en route et d'approche ;
- g) L'organisation de l'écoulement du trafic dans le cadre européen et national ;
- h) Structures assurant l'information aéronautique ;
- i) Structures assurant la compatibilité CAM/CAG ;
- j) Les nuisances aéronautiques et les moyens de lutte ;
- k) La prévention du péril aviaire ;
- l) Les procédures d'approche et de départ aux instruments ;
- m) Les servitudes aéronautiques et radioélectriques ;
- n) Les incidents de la circulation aérienne.

2. Anglais (durée : 20 minutes, coefficient 1) :

- a) Connaissances générales ;
- b) Connaissances techniques aéronautiques ;
- c) Phraséologie.