

N° 6056

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs aériens**

* * *

*(Dépôt: le 12.6.2009)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (26.5.2009).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaire des articles du projet de loi.....	7
5) Fiche financière	8
6) Annexes	10
7) Projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne et transposant 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.....	37
8) Commentaire des articles du projet de règlement grand-ducal	48

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Palais de Luxembourg, le 26 mai 2009

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. *Champ d'application et objectif*

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

La présente loi a pour objet la mise en oeuvre de 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.

L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Art. 2. *Autorité nationale de surveillance*

La Direction de l'aviation civile, ci-après dénommée „la DAC“, est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La DAC est aussi l'autorité compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Art. 3. *Principes généraux régissant la délivrance de licences*

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et des règlements d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation.

Les conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire sont définies par règlement grand-ducal.

Art. 4. *Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation*

La DAC est l'autorité compétente pour délivrer et retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conditions de délivrance et de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Art. 5. *Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens*

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Art. 6. Dispositions administratives pour les prestataires de services

(1) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de plan de formation dûment agréé.

(3) L'amende visée aux alinéas (1) et (2) ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(4) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national les principes directeurs commandés par la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. Un règlement grand-ducal particulier vient à accompagner et à préciser les dispositions générales fixées par le présent projet de loi.

Considérations générales

L'espace aérien européen demeure un des espaces de circulation les plus encombrés du monde. A l'heure actuelle, la fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance constitue le principal obstacle à des progrès dans ce secteur. Il est dès lors important d'harmoniser les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Dans ce contexte, le paquet „Ciel unique européen“ veut remédier à cette fragmentation par un nombre d'initiatives. L'une d'elles est la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettant la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de sécurité plus élevés.

La mise en oeuvre de la législation relative au Ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du règlement (CE) No 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, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduit également la fragmentation dans ce domaine, ce qui se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne.

La présente loi se fonde sur les normes internationales existantes en matière de contrôle aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris des exigences linguistiques.

L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol, désignées communément par l'acronyme ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*). Conformément à l'article 4 du règlement (CE) No 550/2004, la directive 2006/23/CE élargie a transposé en droit communautaire les exigences prévues par l'ESARR 5 relative aux contrôleurs de la circulation aérienne. La présente loi transpose par conséquent en droit national, tant les exigences communautaires qu'internationales (ESARR 5 d'Eurocontrol et l'*Annexe 1* à la Convention relative à l'aviation civile internationale – licences du personnel), en matière de licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Au Grand-Duché de Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), créée par la loi du 21 décembre 2007 est la seule entité opérationnelle qui emploie des contrôleurs de la circulation aérienne. Actuellement, l'ANA compte parmi ses effectifs 50 contrôleurs de la circulation aérienne, dont 44 contrôleurs aériens fonctionnaires, 2 contrôleurs aériens anglais et 4 contrôleurs aériens stagiaires en cycle de formation.

EUROCONTROL a établi en 1969 un centre de formation, l'IANS – *Institute for air navigation services* au plateau de Kirchberg, dont la finalité première réside en la fourniture de cycles de formation initiale et continue aux Etats membres dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne. L'institut de formation ayant son principal établissement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il y a lieu de l'englober dans le cadre légal mis en avant par la directive 2006/23/CE, puisque l'entité concernée sera supervisée par l'autorité de surveillance luxembourgeoise, à savoir la Direction de l'Aviation Civile.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. Elle répond à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE: impartialité et indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

Hormis le cadre spécifique prévu pour les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, il y a lieu de mentionner que la DAC, en parallèle, a été formellement désignée comme autorité nationale de surveillance du Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre du Ciel unique européen en février 2005 (cf. article 4 du règlement No 549/2004/CE du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen).

A ce titre, la DAC dispose en tant qu'autorité nationale de surveillance compétente de l'autorité pour délivrer, proroger, refuser, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La transposition des règles communautaires sur l'obtention et le maintien en validité de la licence sous rubrique devraient permettre aux Etats membres de l'Union européenne d'établir une confiance réciproque dans leurs systèmes mutuels de délivrance de licences. Il est dès lors important, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité, d'harmoniser les exigences en matière d'aptitude professionnelle, de compétence et d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Cela devrait se traduire par la fourniture de services de navigation aérienne sûrs et de qualité élevée ainsi que par la reconnaissance des licences dans toute la Communauté, de façon à accroître leur liberté de circulation et à améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne.

Il se pose logiquement la question du choix des instruments juridiques que les auteurs du texte de transposition ont empruntés. Ils se sont décidés pour une démarche double ce qui se traduit par un recours à la loi assortie d'un règlement grand-ducal pour reprendre les mesures de mise en oeuvre et d'exécution pour asseoir le cadre de la rigueur et de la sécurité juridique requises tout en lui procurant la flexibilité nécessaire pour tenir compte des spécificités nationales.

Deux raisons majeures viennent en particulier expliquer pareil recours à la loi: la garantie du respect des prescriptions constitutionnelles et le renforcement de la sécurité juridique du texte.

Le respect des libertés fondamentales prescrites par la Constitution intervient à deux reprises tant pour ce qui est du principe de la légalité des peines que pour le principe de la liberté de commerce et de l'industrie et son corollaire qu'est la réglementation d'une profession déterminée.

Le Conseil d'Etat a eu l'occasion de se prononcer sur la portée de ces principes dans un domaine très proche et comparable qui relève également de la sphère aéronautique, à savoir l'instauration du système national de licences du personnel de conduite d'avion.

Les mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées font incontestablement partie des dispositions les plus importantes du système national de licences de personnel de conduite d'avion et nécessitent une base légale afin d'assurer la mise en conformité avec la récente jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Cette approche fait suite à la recommandation du Conseil d'Etat dans son avis No 46.201 du 13 janvier 2004 relatif au règlement grand-ducal 2004 sur les licences de pilotes.

Tenant compte des considérations de l'arrêt No 12/02 du 22 mars 2002 de la Cour constitutionnelle arguant que le principe de la spécificité de l'incrimination constitue le corollaire de la légalité des peines consacré à l'article 14 de la Constitution et en vertu duquel „*toute peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi*“, la rédaction du paragraphe afférent énonce de manière très détaillée les conditions de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées.

D'après l'arrêt prémentionné, „*le principe de la légalité des peines entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables*“.

Il y a lieu d'ajouter que l'assise d'un règlement grand-ducal sur la seule base légale fournie par la loi d'habilitation du 9 août 1971 dans le cadre de la transposition des directives européennes dans le domaine des transports aurait été insuffisante.

Si certaines transpositions de directives ne nécessitent que des modifications sur le plan réglementaire, d'autres imposent de procéder à des adaptations de nature législative. Il peut être envisagé, en pareil cas, d'habiliter le pouvoir exécutif par une loi à procéder dans des domaines précis à des aménagements ou dérogations à la législation en vigueur.

La loi d'habilitation du 9 août 1971 permet ainsi la transposition des directives européennes par voie de règlement grand-ducal. Aux termes de son article 1er, cette habilitation n'est valable que pour les matières relevant des domaines économique, technique, agricole, forestier, social et des transports, à l'exclusion toutefois de celles réservées de par la Constitution à la loi.

Il y est d'ailleurs disposé que ces règlements peuvent déroger aux lois existantes, mais non les modifier, de sorte que l'adaptation des lois ne pourrait, le cas échéant, se faire que par le biais d'une loi formelle dont la procédure est autrement plus contraignante que la procédure réglementaire. Aussi, la transposition d'une directive par la voie d'un règlement grand-ducal pris sur base de la loi de 1971, ne devrait-elle s'opérer qu'en ordre subsidiaire et seulement dans le cas où une matière ne rentre pas dans le champ d'application d'une loi spéciale en vigueur.

La directive 2006/23/CE élargée réclame au titre de son article 18 la mise en place de sanctions effectives, proportionnelles et dissuasives.

Le projet de loi qui prévoit aussi bien des sanctions d'ordre pénal que des sanctions de nature administrative satisfait intégralement au respect du principe de la légalité des peines tout en transposant la volonté du législateur communautaire à doter l'autorité de supervision d'instruments efficaces tout en respectant les droits de la défense dans le cadre d'un retrait ou d'une suspension d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

Dans son avis No 46.201 du 13 janvier 2004 relatif au projet de règlement grand-ducal réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, le Conseil d'Etat avait estimé que la base légale dudit projet était inadaptée au vu des prescriptions constitutionnelles inhérentes à la réglementation d'une profession.

Ainsi, pour satisfaire à l'article 11 de la Constitution, l'insertion dans une loi des dispositions afférentes du système national de licences de personnel de conduite d'avion s'imposait.

En parallèle, le projet de loi No 5273 ayant pour objet de modifier 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, 2) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant

pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, 3) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, prévoyait d'introduire la base légale afférente en ce qui concerne la délivrance des licences de contrôleurs de la circulation aérienne en ajoutant un nouvel article *7ter* à la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Afin de garantir la cohérence des dispositions légales entre le présent projet et le projet de loi No 5273, il y a lieu d'amender ce dernier et de supprimer l'article *7ter* indiqué ci-avant.

Finalement, à titre d'information, le texte de la directive 2006/23/CE a été conçu au niveau communautaire comme une étape de transition nécessaire, étant donné que les efforts de coordination et de standardisation de la gestion du trafic aérien en Europe entamés par la prédite directive se poursuivent et nécessitent davantage d'harmonisation et d'uniformisation réglementaire. A moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation des domaines inhérents aux „aérodromes“ et à la „gestion de la circulation aérienne“ entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne. Les discussions sur les modalités pratiques vont bon train actuellement au niveau du Conseil et du Parlement européen. Logiquement, une fois ce transfert de compétence réussi, la directive 2006/23/CE sera formellement abrogée et remplacée par une panoplie de textes uniformisés et détaillés élaborée par l'EASA.

En adoptant le règlement (CE) No 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne („le règlement de base“), le législateur communautaire avait invité la Commission à présenter dans les plus brefs délais des propositions appropriées en vue d'étendre son champ d'application aux opérations aériennes et à l'octroi de licences pour les équipages de conduite. Le législateur communautaire anticipait également l'application future du règlement de base et l'établissement d'exigences essentielles applicables à d'autres domaines de la sécurité de l'aviation civile, sur la base de propositions législatives ultérieures. Dès lors, en présentant sa proposition en vue de la première extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) aux opérations aériennes, à l'octroi de licences pour les équipages de conduite et à la sécurité des aéronefs de pays tiers, la Commission avait également annoncé son intention d'élargir progressivement ces compétences à la sécurité et à l'interopérabilité des aérodromes/aéroports ainsi qu'aux services de navigation aérienne (ANS) et à la gestion de la circulation aérienne (ATM) en vue de parvenir à une „*approche globale du système*“.

S'agissant en particulier de la procédure de transposition en droit interne, la Commission européenne a mis en demeure les autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) au titre de l'article 226, premier alinéa, du traité instituant la Communauté européenne, à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg en raison de l'absence de communication des mesures de transposition de la directive 2006/23/CE.

Le Grand-Duché de Luxembourg s'est engagé à prendre ses responsabilités dans le domaine de la sécurité aérienne dans les meilleurs délais. Ainsi le projet de loi sous examen s'inscrit-il dans la stratégie générale adoptée par le Gouvernement d'éliminer les retards de transposition des directives communautaires.

Au vu de la faculté cependant dont dispose la Commission européenne de porter le dossier devant les juridictions communautaires, il s'impose que le projet de loi sous examen requiert le bénéfice d'un traitement prioritaire afin que le Luxembourg puisse honorer lesdits engagements vis-à-vis de la Commission européenne.

A cette fin il a été retenu de transposer, le cas échéant, le plus fidèlement les prescriptions de la réglementation communautaire conformément à la méthode „*la directive et rien que la directive*“ afin de ne pas alourdir le processus législatif sans nécessité.

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique vise à fixer les règles détaillées pour tous les maillons de la chaîne d'octroi de licences.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

Article 1er.

L'article sous rubrique cerne le champ d'application de la présente loi qui a pour objet de créer une base légale appropriée pour assurer la transposition et la mise en oeuvre des dispositions de 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. A noter cependant qu'une grande partie des dispositions de la directive sous examen sera transposée par le biais du règlement grand-ducal.

L'objectif poursuivi pour la loi est l'introduction de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne en fixant un encadrement de la profession dans une optique de renforcement et d'harmonisation des normes de sécurité aérienne qui s'inscrit dans un contexte à échelle européenne.

La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Cela est d'autant plus important que la gestion de la circulation aérienne est un secteur à forte intensité de main-d'oeuvre, dont le marché représente environ 6 milliards d'euros. Quelque 60% des coûts de la navigation aérienne sont des frais de personnel.

En 2001, le secteur européen (dans une Union européenne à quinze Etats membres) de la gestion de la circulation aérienne employait environ 33.000 personnes, dont 35% – environ 13.500 personnes – étaient des contrôleurs de la circulation aérienne. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvre tous ces contrôleurs de la circulation aérienne.

Article 2.

La Direction de l'aviation civile, ci-après dénommée „la DAC“, est l'administration publique luxembourgeoise qui endosse les responsabilités de l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. Elle satisfait à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE, à savoir les critères d'impartialité et d'indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

Le paragraphe 2 reprend les autres missions incombant à la DAC en tant qu'autorité compétente résumant les principales tâches de celle-ci découlant de l'article 14 de la directive 2006/23/CE.

L'article 2, dernier paragraphe, renvoie ensuite à l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée inscrit dans la loi organique de la DAC afin de doter cette administration publique de la flexibilité requise pour s'adjoindre l'expertise requise dans ce domaine hautement spécialisé afin de satisfaire à ses missions légales en tant qu'autorité nationale de surveillance.

Article 3.

L'article 3 énonce et reprend les principes généraux indiqués à l'article 4 de la directive 2006/23/CE s'agissant des procédures de délivrance, de prorogation, de suspension et retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des contrôleurs stagiaires.

Cet article pose les principes fondamentaux du système d'octroi de licences: création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne, et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales.

Il précise que les modalités d'application seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

Article 4.

L'homologation des organismes de fourniture de formation devrait être considérée, en termes de sécurité, comme l'un des éléments décisifs pour la sécurité aérienne. La formation devrait être considérée comme un service similaire aux services de navigation aérienne, étant soumis à un processus d'homologation.

La directive 2006/23/CE permet d'homologuer la formation par type de formation, par groupe de services de formation ou par groupe de services de formation et de navigation aérienne, sans perdre de vue les caractéristiques particulières de la formation.

Sur le plan national les agréments d'homologations sont délivrés et retirés par la DAC.

Article 5.

Cet article crée la base légale pour l'allocation d'une prime de formation pour les agents exerçant le métier de contrôleur aérien. Un règlement grand-ducal déterminera le montant de ladite prime.

Cette disposition ne préjuge pas les discussions en matière d'introduction éventuelle d'une carrière de contrôleur aérien à poursuivre avec les autorités compétentes.

Article 6.

L'article sous rubrique instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui permet à un contrôleur de la circulation aérienne d'exercer une fonction déterminée sans être en possession des licences, des qualifications ou des mentions requises.

Le second paragraphe prévoit l'octroi d'une amende administrative à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation dûment agréé. Il s'agit en l'occurrence notamment du plan de formation en unité imposé par le règlement grand-ducal annexé.

Le recours à des sanctions administratives dans un pareil cas de figure évite l'élargissement du champ d'application du projet de loi No 5718 relative à la responsabilité pénale des personnes morales. Par ailleurs, le recours aux sanctions administratives, couplé le cas échéant avec des sanctions disciplinaires, constitue un moyen efficace puisqu'il ne faut pas rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui par commission ou omission sont la cause du non-respect éventuel de la législation. S'ajoute à cela encore les pouvoirs d'urgences prévues pour la DAC au niveau du projet de loi No 5273 en cas de violation grave à la sécurité aérienne notamment.

Les auteurs tiennent compte des recommandations exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009 relatif au projet de loi No 5273 (cf. observations relatives à l'article I, point 21°) instaurant un recours en réformation devant le tribunal administratif, synonyme de garantie supplémentaire offerte au prestataire de services pour faire valoir ses droits.

*

FICHE FINANCIERE

La surcharge de travail considérable qui résultera des textes de transposition de la directive 2006/23/CE ne pourra être absorbée par le personnel existant de la Direction de l'Aviation Civile. L'autorité nationale de surveillance devra émettre et assurer la supervision continue d'une cinquantaine de licences de contrôleurs de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions y correspondants, ainsi que d'un nombre indéterminable de candidats stagiaires qui transitent à travers les cycles de formation de l'Institut de formation IANS d'Eurocontrol sis à Luxembourg et dont la supervision des activités de formation incombera à la DAC.

Les nouvelles tâches incombant à la DAC ne sont non seulement très diversifiées, mais elles se distinguent également par une technicité et une spécificité aiguës. Ces tâches englobent la supervision et l'inspection régulière du travail diligenté par les „aiguilleurs du ciel“. Il s'agit encore d'approuver les plans de formation des contrôleurs, tant la formation *ab initio* que la formation récurrente, des instructeurs de la formation sur la position opérationnelle (OJTI) et des examinateurs/évaluateurs. La DAC doit encore valider les différentes formations nécessaires pour l'obtention des qualifications, des mentions de qualification ou d'unité. S'y ajoute que l'autorité nationale de surveillance doit veiller à ce que soient évaluées les compétences linguistiques des candidats ainsi que leur aptitude physique et médicale pour exercer le métier.

La DAC devra également initier, gérer et entretenir le traitement automatisé d'une base de données des titulaires de licences de contrôleurs de la circulation aérienne pour assurer le suivi individuel de ces titulaires répondant intégralement aux prescriptions de confidentialité requises tant par la législation

nationale que communautaire. La DAC sera donc amenée à étendre ses outils informatiques et les logiciels qu'elle utilise déjà dans le cadre de la gestion des licences de pilotes de conduite d'aéronefs ce qui entraîne des coûts supplémentaires d'environ 10.000 €.

Afin de couvrir dans un premier temps les besoins urgents en ressources humaines qui découlent des nouvelles tâches de la DAC, cette dernière se doit de recruter un fonctionnaire supplémentaire de la carrière moyenne qui viendra renforcer le département des licences pour assurer la gestion administrative.

Ce fonctionnaire devra être encadré par un expert qui jouit d'une solide formation dans le domaine de la gestion du trafic aérien, et cela tant dans le volet du contrôle d'aérodrome que dans le volet du contrôle d'approche. Cette connaissance théorique de la matière devrait être corroborée par une expérience confirmée du métier. La DAC devra rembourser à l'ANSAC les frais liés à cet expert.

Par conséquent, il y a lieu de procéder à une augmentation du budget alloué à la DAC en adaptant l'article relatif aux traitements des fonctionnaires:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits (2009/2010)</i>
11.000	11.00	12.40	Traitement du fonctionnaire	49.790 €

Détail:

Traitement de base (203 + 25 p.i./indice 685,17) (15,7309322): 46.626,00 €

Charges sociales patronales: 1.954,00 €

Allocations de repas: 1.210,00 €

Par ailleurs les ajustements décrits ci-après s'imposeront en conséquence:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits (2009/2010)</i>
12.121	12.30	12.40	Frais liés à la surveillance des activités	80.000 €

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits (2009/2010)</i>
74.050	74.22	12.40	Acquisition d'équipements informatiques dans le cadre du système communautaire EASA	10.000 €

Côté recettes il y a lieu d'imputer le produit des redevances tirées de l'émission ou du renouvellement des licences de contrôleurs de la circulation aérienne et des homologations d'organismes de formation sur l'article suivant:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Prévisions (2009/2010)</i>
16.011	16.11	12.40	Recettes en relation avec les missions de contrôle, de réglementation et de supervision des activités aéronautiques	15.000 €

ANNEXES**ANNEXE I****Spécifications applicables aux licences****1) Renseignements figurant sur la licence**

(Les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque)

- a) * dénomination de l'Etat 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 (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
- e) date de naissance;
- f) nationalité du titulaire;
- g) signature du titulaire;
- h) * authentification pour les modalités et 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 octroyées 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;
- k) une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

2) Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

3) Couleur

La couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et du contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est le jaune.

ANNEXE II

Exigences en matière de formation**1) Partie A – Exigences en matière de formation initiale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne**

La formation initiale garantira 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 10 décembre 2004 sinon la dernière édition en vigueur, 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 couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d'opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension 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, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être 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 consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera 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 sera évaluée au moyen d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue.

2) Partie B – Exigences en matière de formation en unité pour les contrôleurs de la circulation aérienne

Les plans de formation en unité exposeront 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 décrira tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

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 sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréées qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

3) 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 contrôleur de la circulation aérienne seront 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 consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établira des programmes de compétence d'unité décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié 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 sera évaluée de

manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

*

ANNEXE III

Exigences en matière de compétences linguistiques

Les exigences en matière de compétences linguistiques visées à l'article 10 sont applicables autant à l'utilisation des expressions conventionnelles qu'à celle du langage clair. Pour satisfaire aux exigences linguistiques, le candidat à une licence ou le titulaire d'une licence devra faire l'objet d'une évaluation et prouver qu'il a un niveau au moins équivalent au niveau opérationnel (niveau 4) de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figurant dans la présente annexe (cf. Echelle d'évaluation des compétences linguistiques).

Les locuteurs compétents doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- a) pouvoir communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face;
- b) pouvoir s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels;
- c) pouvoir utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger les messages et pour détecter et résoudre les malentendus (par exemple pour vérifier, confirmer ou clarifier des informations) dans un contexte général ou professionnel;
- d) pouvoir traiter efficacement et assez facilement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal;
- e) pouvoir utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

*

ANNEXE IV

Exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation

La conformité avec les exigences visées à l'article 13 doit être établie par la preuve 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 la présente directive;
- b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
- c) communiquer 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 la présente directive 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 directive 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.

Les homologations doivent:

- a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent 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.

Echelle d'évaluation des compétences linguistiques: niveaux „expert“, „avancé“ et „opérationnel“

Niveau	Prononciation <i>Utilise un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.</i>	Structure <i>Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche.</i>	Vocabulaire	Aisance	Compréhension	Interactions
Expert 6	Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices 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 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 concrets, 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 immédiatement, 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'action 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. Amorce et soutient une conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'un malentendu apparaît, en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.

Echelle d'évaluation des compétences linguistiques: niveaux pré-opérationnel, élémentaire et pré-élémentaire

Niveau	Prononciation <i>Utilise un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.</i>	Structure <i>Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche.</i>	Vocabulaire	Aisance	Compréhension	Interactions
Pré-opérationnel 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 concrets, 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 courants, 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.
Élémentaire 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 distraie 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.
Pré-élémentaire 1	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.

*

ANNEXE V

**Normes applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne
fixées par Eurocontrol**

*„Requirements for European Class 3 Medical Certification
of Air Traffic Controllers“*

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p align="center">1: Généralités – Certificat d’aptitude médicale de classe 3 Examen</p> <p>1.1(a) Tout candidat à l’obtention d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit subir un examen médical initial en vue d’obtenir un certificat d’aptitude médicale de classe 3.</p> <p>1.1(b) Les titulaires d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent faire renouveler ou revalider leur certificat d’aptitude médicale de classe 3 tous les deux ans (cf. paragraphe 1.1.2).</p> <p>1.1(c) Tout candidat à l’obtention d’un certificat d’aptitude médicale de classe 3 doit fournir au médecin-examineur agréé (MEA) une déclaration, dont il atteste personnellement l’exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il doit être averti de la nécessité de faire une déclaration aussi complète et précise que possible.</p> <p>1.1(d) Le MEA doit saisir la SMA désignée de tout cas où il doute de l’aptitude du candidat à satisfaire à l’un ou l’autre critère. Il appartient alors à la SMA (Section de médecine aéronautique) de décider s’il convient ou non de délivrer le certificat d’aptitude médicale (cf. paragraphe 1.1.3).</p> <p>1.1(e) Lorsque la SMA est convaincue que les critères décrits dans la présente section sont respectés, un certificat d’aptitude médicale de classe 3 est délivré au candidat.</p> <p>1.1(f) Les critères à respecter pour le renouvellement d’un certificat d’aptitude médicale de classe 3 sont les mêmes que ceux qui s’appliquent au certificat initial, sauf indication contraire expresse.</p>	<p align="center">1: Généralités – Certificat d’aptitude médicale de classe 3 Examen</p> <p>1.1.1 La validité du certificat d’aptitude médicale court de la date de délivrance jusqu’à la date équivalente du mois où elle vient à expiration.</p> <p>1.1.2 Pour les titulaires d’une licence de contrôleur aérien âgés de plus de 40 ans, la fréquence visée à l’alinéa 1.1 (b) est ramenée à un an.</p> <p>1.1.3 Un certificat d’aptitude médicale peut être délivré 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.</p>
<p align="center">2: Appareil cardiovasculaire 2.1: Examen</p> <p>2.1(a) Tout candidat à l’obtention d’un certificat d’aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d’un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie de l’appareil cardiovasculaire, qu’elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l’exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>2.1(b) Un électrocardiogramme standard au repos, de 12 dérivations, accompagné d’un protocole, 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 (cf. paragraphe 2.1.1).</p>	<p align="center">2: Appareil cardiovasculaire 2.1: Examen</p> <p>2.1.1 Le paragraphe 1.1.2 exige que les titulaires d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne, âgés de plus de 40 ans, fassent renouveler/revalider leur certificat d’aptitude médicale tous les ans. L’examen annuel devra comporter un électrocardiogramme.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.1(c) Un électrocardiogramme d'effort n'est requis qu'en cas d'indication clinique, conformément au paragraphe 2.1.2.</p> <p>2.1(d) Les protocoles d'électrocardiogrammes d'effort et au repos doivent être rédigés par des spécialistes agréés par la SMA.</p> <p>2.1(e) A 65 ans, le titulaire d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 doit être examiné dans un CMA par un cardiologue agréé par la SMA. Cet examen doit comprendre un électrocardiogramme d'effort, ou tout autre examen fournissant des informations équivalentes, et être renouvelé sur indication clinique.</p>	<p>2.1.2 Un électrocardiogramme d'effort, ou une autre exploration cardiologique appropriée, est requis:</p> <p>2.1.2(a) en cas de signes ou de symptômes laissant présumer une affection cardiovasculaire;</p> <p>2.1.2(b) pour éclairer un électrocardiogramme au repos;</p> <p>2.1.2(c) à la discrétion d'un spécialiste de la médecine aéronautique agréé par la SMA;</p> <p>2.1.2(d) à partir de 65 ans, puis tous les quatre ans pour le renouvellement du certificat de classe 3.</p> <p>2.1.3(a) Lorsqu'une analyse de sang est pratiquée par l'autorité responsable, ainsi que le prévoit le paragraphe 6.1(b), le dosage des lipides sériques et plasmatiques, notamment du cholestérol, pour faciliter l'évaluation des risques, est laissé à la discrétion de la SMA (voir le paragraphe 6.1.1).</p> <p>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 la SMA.</p> <p>2.1.3(c) L'accumulation de facteurs de risque (tabagisme, antécédents familiaux, anomalies lipidiques, hypertension, etc.) doit faire l'objet d'une évaluation cardiovasculaire et d'un suivi de la part d'un spécialiste agréé par la SMA et, le cas échéant, en concertation avec le CMA (Centre d'expertise de médecine aéronautique) ou le MEA.</p>
<p style="text-align: center;">2.2: Pression artérielle</p> <p>2.2(a) La pression artérielle doit être mesurée selon la technique décrite au paragraphe 2.2.1.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">2.2: Pression artérielle</p> <p>2.2.1 La pression systolique est enregistrée au moment de l'apparition des bruits de Korotkoff (phase 1) et la pression diastolique au moment de leur disparition (phase V), ou selon la mesure électronique équivalente. 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 en soient uniformes.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.2(c) Le traitement anti-hypertenseur doit être compatible avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges associés à la licence considérée (voir paragraphe 2.2.2). Au début d'un traitement médicamenteux, le certificat d'aptitude médicale doit être suspendu pendant une période permettant d'établir l'absence d'effets secondaires importants.</p> <p>2.2(d) Les candidats souffrant d'hypotension symptomatique doivent être déclarés inaptes.</p>	<p>2.2.2 Tout traitement anti-hypertenseur doit être agréé par la SMA. Les médicaments autorisés peuvent être:</p> <p>2.2.2(a) des diurétiques n'agissant pas sur l'anse de Henlé;</p> <p>2.2.2(b) certains bêtabloquants (généralement hydrophiles);</p> <p>2.2.2(c) des inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine;</p> <p>2.2.2(d) des inhibiteurs calciques à effet lent;</p> <p>2.2.2(e) des inhibiteurs du récepteur de l'angiotensine 2.</p> <p>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.</p>
<p>2.3: Affection des artères coronaires</p> <p>2.3(a) Tout candidat soupçonné de coronaropathie doit subir un examen. Tout candidat présentant une coronaropathie asymptomatique bénigne peut être déclaré apte par la SMA, sous réserve qu'il satisfasse aux conditions visées au paragraphe 2.3.1.</p> <p>2.3(b) Les candidats qui présentent une coronaropathie symptomatique ou des symptômes cardiaques doivent être déclarés inaptes.</p> <p>2.3(c) Les candidats ayant souffert d'un infarctus du myocarde doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte, sous réserve que les critères énoncés au paragraphe 2.3.2 soient satisfaits.</p>	<p>2.3: Affection des artères coronaires</p> <p>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 de perfusion, échocardiographie de stress, angiographie coronaire ou épreuves équivalentes agréées par la SMA) qui ne révéleront pas d'ischémie du myocarde ni de sténose significative des artères coronaires.</p> <p>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 souffrance ischémique du myocarde six mois après l'incident de référence (infarctus du myocarde) devra avoir subi des examens ayant donné les résultats suivants:</p> <p>2.3.2(a) un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, satisfaisant;</p> <p>2.3.2(b) une fraction d'éjection ventriculaire gauche de plus de 50% sans anomalie significative de la mobilité pariétale, et fonction ventriculaire droite normale;</p> <p>2.3.2(c) un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures satisfaisant;</p> <p>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 distaux de l'infarctus du myocarde et confirmant l'absence d'altération fonctionnelle du myocarde irrigué par les vaisseaux sténosés.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>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 la SMA, sous réserve qu'ils satisfassent aux critères énoncés au paragraphe 2.3.3.</p>	<p>Le suivi requiert un examen cardiovasculaire annuel, comprenant un électrocardiogramme 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 électrocardiogramme d'effort/une échographie d'effort, ne donnent des résultats impeccables.</p> <p>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 et de l'aspirine, qui n'exige pas de traitement pour souffrance ischémique, peut être soumis à un examen. Cet examen comprendra les épreuves suivantes:</p> <p>2.3.3(a) un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, pratiqué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce ou équivalent, satisfaisant;</p> <p>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;</p> <p>2.3.3(c) si nécessaire, un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures satisfaisant;</p> <p>2.3.3(d) une coronarographie après traitement effectuée au moment de l'intervention montrant la bonne perméabilité des vaisseaux. La sténose doit être inférieure à 50% dans les principaux vaisseaux non traités, dans les veines ou les greffons artériels ou à un passage traité par angioplastie/endoprothèse vasculaire, sauf dans un vaisseau menant à un infarctus. La présence d'au moins trois sténoses de 30% à 50% dans l'arborescence vasculaire n'est pas acceptable.</p> <p>L'état de l'ensemble du réseau vasculaire coronaire doit être jugé satisfaisant par un cardiologue agréé par la SMA, et une attention particulière devrait être accordée aux sténoses multiples et/ou aux revascularisations multiples.</p> <p>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.</p> <p>Le suivi requiert un examen cardiovasculaire annuel, y compris un électrocardiogramme 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 électrocardiogramme d'effort / une échographie d'effort, ne donnent des résultats impeccables.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.4: Troubles du rythme/de la conduction</p> <p>2.4(a) Les candidats présentant des troubles cliniquement significatifs du rythme supraventriculaire, intermittents ou permanents, doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte, sous réserve qu'un examen cardiologique, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2.4.1, soit satisfaisant.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>2.4: Troubles du rythme/de la conduction</p> <p>2.4.1 Tout trouble significatif du rythme ou de la conduction doit faire l'objet d'une évaluation par un cardiologue agréé par la SMA et d'un suivi approprié dans le cas où le candidat est déclaré apte.</p> <p>(a) Une telle évaluation doit comporter:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) un électrocardiogramme d'effort selon le protocole de Bruce ou équivalent. L'épreuve devrait être menée à puissance maximale soutenue ou limitée aux symptômes. L'électrocardiogramme d'effort doit être effectué jusqu'au palier IV 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 électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures qui ne révèle pas de trouble significatif du rythme ou de la conduction; (3) une échocardiographie Doppler bidimensionnelle qui ne révèle pas de dilatation sélective significative de la chambre ventriculaire ni d'anomalie structurelle ou fonctionnelle significative, et une fraction d'éjection ventriculaire gauche au moins égale à 50%. <p>(b) Une évaluation plus approfondie peut inclure:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) plusieurs enregistrements électrocardiogramme 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. <p>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).</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>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.</p> <p>2.4(f) Les candidats présentant un bloc du premier degré ou de type Mobitz I AV peuvent être déclarés aptes en l'absence d'une anomalie sous-jacente. Les candidats présentant un bloc de type Mobitz II ou AV complet seront déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au 2.4.1 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(g) Les candidats présentant des tachycardies complexes, larges et/ou étroites, doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au paragraphe 2.4.1 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(h) Les candidats ayant subi une ablation doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au paragraphe 2.4.4 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(i) Les candidats présentant un syndrome de préexcitation 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.</p>	<p>2.4.3(a) Les candidats qui développent un bloc de branche droit complet à partir de l'âge de 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.</p> <p>2.4.3(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.</p> <p>En cas de bloc de branche gauche <i>de novo</i> 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 12 mois.</p> <p>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.</p> <p>2.4.5(a) Un candidat peut être déclaré apte par la SMA, sous réserve qu'un examen cardiologique approprié, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2.4.1, soit satisfaisant.</p> <p>2.4.5(b) La SMA peut déclarer aptes des candidats asymptomatiques présentant un syndrome de préexcitation 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.</p> <p>2.4.5(c) Un enregistrement de Holter doit démontrer l'absence de tendance à la tachyrythmie, symptomatique ou asymptomatique.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>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.</p>	<p>2.4.6 Les candidats porteurs d'un stimulateur cardiaque endocavitaire peuvent demander une recertification trois mois après une implantation, sous réserve que:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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 palier IV 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 la SMA, 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.
<p style="text-align: center;">2.5: Observations générales</p> <p>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, la SMA peut envisager de les déclarer aptes sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.1(a).</p> <p>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 la SMA, lors d'un examen de renouvellement ou de révalidation, sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.1(b).</p> <p>2.5(c) Les candidats présentant une anomalie cliniquement importante de l'une des valvules cardiaques doivent être déclarés inaptes.</p>	<p style="text-align: center;">2.5: Observations générales</p> <p>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, la SMA peut envisager de les déclarer aptes. L'évaluation comprendra un électrocardiogramme à l'effort et une échographie duplex.</p> <p>2.5.1(b) La SMA 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.</p> <p>2.5.1(c) Un souffle cardiaque d'étiologie inconnue doit faire l'objet d'une évaluation par la SMA à l'issue d'un examen pratiqué par un cardiologue agréé par la SMA. Si ce souffle est jugé important, des examens complémentaires devront comprendre une échocardiographie Doppler bidimensionnelle.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.5(d) Les candidats présentant des anomalies mineures des valvules cardiaques peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un bilan cardiologique effectué conformément aux critères énoncés au paragraphe 2.5.1(c) et (d).</p> <p>2.5(e) Les candidats ayant subi un remplacement valvulaire/une valvuloplastie doivent être déclarés inaptes. Les cas favorables peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.5.1(e).</p>	<p>2.5.1(d) Problèmes valvulaires</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Une valvule aortique bicuspidie 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 (pression différentielle inférieure à 25 mm Hg ou débit Doppler inférieur à 2 m par seconde) peut être admise. Un examen annuel doit être effectué, avec échocardiographie Doppler bidimensionnelle, par un cardiologue agréé par la SMA. (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 la SMA. (4) En principe, une affection valvulaire mitrale (sténose rhumatismale de la valvule 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 complications peuvent être déclarés aptes moyennant un suivi cardiologique régulier. (5) Les candidats présentant des signes de surcharge du ventricule gauche avec dilatation du ventricule gauche en fin de diastole doivent être déclarés inaptes. <p>2.5.1(e) Chirurgie valvulaire</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Les candidats asymptomatiques peuvent être déclarés aptes par la SMA six mois après l'intervention de chirurgie valvulaire, dans les conditions suivantes: <ol style="list-style-type: none"> (i) fonctions valvulaire et ventriculaire 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 la SMA est requis, comprenant un électrocardiogramme à l'effort et une échocardiographie Doppler bidimensionnelle. (2) Les candidats porteurs de valvules mécaniques peuvent être déclarés aptes sous réserve d'un contrôle exemplaire établi de leur thérapie anticoagulante. Le facteur âge devrait être pris en compte dans l'évaluation des risques.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.5(f) Un traitement anticoagulant systémique pour embolie pulmonaire ou thrombose veineuse profonde 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 la SMA, conformément aux critères énoncés au paragraphe 2.5.2.</p> <p>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.</p> <p>2.5(h) Les candidats présentant des anomalies cardiaques congénitales, avant ou après intervention chirurgicale corrective, doivent généralement être déclarés inaptes. Les candidats présentant des anomalies mineures peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un bilan cardiologique, effectué conformément au paragraphe 2.5.4.</p> <p>2.5(i) Un candidat ayant subi une transplantation cardiaque ou cardio-pulmonaire doit être déclaré inapte.</p> <p>2.5(j) Les candidats qui présentent des antécédents de syncopes vasovagales récidivantes doivent être déclarés inaptes. La SMA 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.</p>	<p>2.5.2 Après un bilan complet et, dans le cas d'un traitement anticoagulant pour embolie pulmonaire ou thrombose veineuse profonde, lorsque le traitement anticoagulant est stable et sous réserve d'un contrôle exemplaire, le candidat peut être déclaré apte sous réserve qu'un spécialiste compétent agréé par la SMA établisse un rapport. Le traitement par héparine par voie sous-cutanée peut être acceptable, sous réserve qu'un spécialiste compétent agréé par la SMA établisse un rapport satisfaisant.</p> <p>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 cardiovasculaire, à la discrétion d'un cardiologue agréé par la SMA, peut devoir inclure une échocardiographie Doppler bidimensionnelle, un électrocardiogramme d'effort, un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures, une scintigraphie myocardique et une coronarographie.</p> <p>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 la SMA est obligatoire. Les examens peuvent comprendre une échocardiographie Doppler, un électrocardiogramme d'effort et un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures. Un contrôle cardiologique régulier est requis. La périodicité des contrôles devrait être laissée à l'appréciation d'un cardiologue agréé par la SMA.</p> <p>2.5.5 Les candidats ayant connu des épisodes récurrents de syncopes subiront les examens suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) un électrocardiogramme d'effort, de 12 dérivations, limité aux symptômes, effectué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce ou équivalent, qui ne révèle aucune anomalie selon un spécialiste agréé par la SMA. Si l'électrocardiogramme 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 coeur, des valvules ou du myocarde; (c) un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures qui ne révèle aucun trouble ni complexe de la conduction, aucun trouble constant du rythme ni de signe d'ischémie myocardique;

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
	<p>(d) éventuellement, un test d'inclinaison, effectué selon un protocole standard, qui ne révèle, de l'avis d'un cardiologue agréé par la SMA, aucun signe d'instabilité vasomotrice.</p> <p>En principe, un examen neurologique sera indiqué.</p>
<p align="center">3: Appareil respiratoire 3.1: Généralités</p> <p>3.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat 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 considérée.</p> <p>3.1(b) Une radiographie postérieure/antérieure du thorax sera effectuée sur indication clinique.</p> <p>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.</p> <p>3.1(d) Toute anomalie importante doit faire l'objet d'un examen complémentaire par un spécialiste des affections respiratoires.</p> <p align="center">3.2: Troubles</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3.2(c) Les candidats présentant des affections inflammatoires évolutives de l'appareil respiratoire doivent être déclarés temporairement inaptes.</p> <p>3.2(d) Les candidats atteints de sarcoïdose doivent être déclarés inaptes.</p>	<p align="center">3: Appareil respiratoire 3.1: Généralités</p> <p>3.1.1 Un examen spirométrique est nécessaire lors de l'examen initial en vue de l'obtention du certificat d'aptitude médicale de classe 3.</p> <p>Un rapport VEMS/CV inférieur à 70% requiert une évaluation approfondie par un spécialiste des affections respiratoires.</p> <p align="center">3.2: Troubles</p> <p>3.2.1 Les candidats sujets à des crises d'asthme récidivantes doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de délivrer un certificat médical 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 considérée.</p> <p>3.2.2 La délivrance du certificat peut être envisagée par la SMA si la maladie:</p> <p>(a) a fait l'objet d'un examen complet par rapport au risque de conséquences générales;</p> <p>(b) se limite à une adénopathie hilare et que le candidat ne prenne aucune médication.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>3.2(e) Les candidats présentant un pneumothorax spontané doivent être déclarés inaptes dans l'attente d'un bilan complet.</p> <p>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 considérées. 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.</p> <p>3.2(g) Les candidats atteints d'un emphysème pulmonaire doivent être déclarés inaptes.</p> <p>3.2(h) Les candidats souffrant de tuberculose évolutive doivent être déclarés inaptes.</p> <p>3.2(i) Les candidats qui présentent une somnolence diurne excessive, y compris un syndrome d'apnée du sommeil, doivent être déclarés inaptes.</p>	<p>3.2.3 Pneumothorax spontané:</p> <p>3.2.3(a) Le certificat médical 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.</p> <p>3.2.3(b) La SMA peut envisager la revalidation ou le renouvellement si le candidat se rétablit intégralement d'un pneumothorax spontané unique après six semaines.</p> <p>3.2.3(c) Un pneumothorax spontané récidivant est disqualifiant. La SMA peut envisager de délivrer le certificat médical après une intervention chirurgicale suivie d'un rétablissement satisfaisant.</p> <p>3.2.4 La SMA 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.</p> <p>3.2.5 La SMA peut envisager de délivrer le certificat médical si leur état n'entraîne pas de symptômes significatifs.</p> <p>3.2.6 Les candidats présentant des lésions stabilisées ou guéries peuvent être déclarés aptes.</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">4: Appareil digestif 4.1: Généralités</p> <p>4.1 Tout candidat à l'obtention d'un certificat 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 considérée.</p>	<p style="text-align: center;">4: Appareil digestif 4.1: Généralités</p>
<p style="text-align: center;">4.2: Troubles</p> <p>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)).</p>	<p style="text-align: center;">4.2: Troubles</p> <p>4.2.1(a) Une dyspepsie récidivante nécessitant un traitement doit faire l'objet d'explorations internes (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, la SMA ne peut revalider ou renouveler le certificat qu'après rétablissement dûment attesté.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>4.2(b) Une pancréatite est disqualifiante (voir toutefois le paragraphe 4.2.1(b) et (c)).</p> <p>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.</p> <p>4.2(d) Un candidat qui présente des antécédents médicaux établis ou un diagnostic clinique d'affection inflammatoire aiguë ou chronique intestinale (iléite régionale, (Crohn) colite ulcéreuse, diverticulite) doit être déclaré inapte.</p> <p>4.2(e) Un candidat qui présente une hernie susceptible de donner lieu à des complications entraînant une incapacité doit être déclaré inapte.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>	<p>4.2.1(b) La SMA peut envisager de délivrer un certificat médical si la cause de l'obstruction (par exemple médicament, calcul biliaire) est supprimée.</p> <p>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/son abus est requise.</p> <p>4.2.2 Un gros calcul unique peut être compatible avec la délivrance du certificat, après examen par la SMA. Une personne qui présente des calculs asymptomatiques multiples et est en attente d'évaluation ou de traitement peut être déclarée apte.</p> <p>4.2.3 La SMA 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.</p> <p>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. La SMA 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 considérée.</p>
<p style="text-align: center;">5: Maladies du métabolisme, de la nutrition et du système endocrinien</p> <p>5.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat 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 considérée.</p> <p>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).</p> <p>5.1(c) La chirurgie endocrinienne entraîne l'inaptitude. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte après rétablissement complet, dans les conditions décrites au paragraphe 5.1.1.</p>	<p style="text-align: center;">5: Maladies du métabolisme, de la nutrition et du système endocrinien</p> <p>5.1.1 La SMA 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.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>5.1(d) Les candidats souffrant de diabète sucré doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphes 5.1.2 et 5.1.3).</p> <p>5.1(e) Les candidats présentant un diabète insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes.</p> <p>5.1(f) L'utilisation d'antidiabétiques est disqualifiante.</p>	<p>5.1.2 La constatation d'une glycosurie et d'une glycémie anormale requiert un examen. La délivrance d'un certificat médical peut être envisagée par la SMA 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.</p> <p>5.1.3 L'utilisation de biguanides et/ou d'inhibiteurs de l'alphaglycosidase peut être admise, ces produits n'entraînant pas d'hypoglycémie.</p>
<p style="text-align: center;">6: Hématologie</p> <p>6.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un Certificat européen 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 considérée.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>	<p style="text-align: center;">6: Hématologie</p> <p>6.1.1 Le détail des analyses pratiquées peut être fixé par la SMA.</p> <p>6.1.2 Les anémies confirmées par une diminution de la concentration d'hémoglobine requièrent un examen. Une anémie insensible au traitement est disqualifiante. La SMA 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 17g/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.</p> <p>6.1.3 Toute hypertrophie des ganglions lymphatiques requiert un examen. La SMA 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.</p> <p>6.1.4 En cas de leucémie chronique, la SMA 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.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>6.1(e) Tout candidat présentant une splénomégalie significative doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 6.1.5).</p> <p>6.1(f) Tout candidat présentant une polyglobulie importante doit être déclaré inapte. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte si l'affection est pleinement maîtrisée et que de bons rapports de suivi aient été reçus.</p> <p>6.1(g) Tout candidat présentant un trouble de la coagulation doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 6.1.7 et 6.1.8).</p>	<p>6.1.5 La splénomégalie requiert un examen. La SMA 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 splénectomie peut ne pas faire obstacle à la déclaration d'aptitude, mais il convient de l'évaluer au cas par cas.</p> <p>6.1.6 La polyglobulie requiert un examen. La SMA 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.</p> <p>6.1.7 Les troubles majeurs de la coagulation requièrent un examen. La SMA 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.</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">7: Appareil urinaire</p> <p>7.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat 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 considérée.</p> <p>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.</p> <p>7.1(c) Tout candidat présentant des calculs urinaires doit être déclaré inapte.</p> <p>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).</p>	<p style="text-align: center;">7: Appareil urinaire</p> <p>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.</p> <p>7.1.2 La présence d'un calcul asymptomatique ou d'antécédents de coliques néphrétiques requiert un examen. Après traitement, la déclaration d'aptitude peut être envisagée, sous réserve d'un suivi approprié, la décision appartenant à un spécialiste agréé par la SMA. 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.</p> <p>7.1.3 Toute chirurgie urologique majeure est normalement disqualifiante. Toutefois, la SMA 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.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>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.</p>	<p>7.1.4 Une transplantation rénale ou une cystectomie totale sont disqualifiantes pour la délivrance d'un premier certificat. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte lors de la revalidation ou du renouvellement dans les cas suivants:</p> <p>7.1.4(a) transplantation rénale parfaitement compensée et tolérée, avec traitement immunosuppresseur mineur, après un délai minimum de 12 mois;</p> <p>7.1.4(b) cystectomie totale fonctionnellement satisfaisante, sans récurrence de pathologie primitive.</p>
<p style="text-align: center;">8: Maladies et autres infections sexuellement transmissibles</p> <p>8.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat 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 autre infection sexuellement transmissible, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>8.1(b) Un candidat présentant une infection VIH comportant des symptômes d'affection évolutive, telle que le SIDA, ARC 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.</p> <p>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 considérée sont disqualifiants (cf. paragraphe 8.1.4).</p>	<p style="text-align: center;">8: Maladies et autres infections sexuellement transmissibles</p> <p>8.1.1 Une attention particulière doit être portée à des antécédents ou des signes cliniques indiquant:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) une séropositivité pour le AIDS-VIH, (2) un affaiblissement du système immunitaire, (3) une hépatite infectieuse, (4) une syphilis. <p>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 la SMA, au cas par cas, pour en vérifier le caractère approprié et les effets secondaires éventuels.</p> <p>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.</p> <p>8.1.4 La SMA peut envisager la déclaration d'aptitude dans le cas de sujets correctement traités et guéris de toute atteinte primaire et secondaire.</p>
<p style="text-align: center;">9: Gynécologie et obstétrique</p> <p>9.1(a) Toute candidate à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter un état obstétrique ou gynécologique fonctionnel ou structurel qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>9.1(b) Si l'examen obstétrical révèle une grossesse normale, la candidate peut être déclarée apte jusqu'à la fin de la 34^e semaine de grossesse au plus tard.</p>	<p style="text-align: center;">9: Gynécologie et obstétrique</p> <p>9.1.1 La SMA, ou le MEA sous l'autorité de la SMA, le cas échéant, devrait informer, par écrit, la candidate et son médecin traitant, des risques de complications de la grossesse.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>9.1(c) Une candidate ayant subi une opération gynécologique majeure doit être déclarée inapte.</p>	<p>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.</p> <p>9.1.3 Une intervention chirurgicale gynécologique majeure est normalement disqualifiante. La SMA 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 considérée.</p>
<p style="text-align: center;">10: Appareil locomoteur</p> <p>10.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat 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 considérée. (cf. paragraphes 10.1.1 et 10.1.2)</p> <p>10.1(b) Les candidats atteints d'obésité sévère doivent être déclarés inaptes.</p> <p>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)</p>	<p style="text-align: center;">10: Appareil locomoteur</p> <p>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 la SMA.</p> <p>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.</p> <p>10.1.3 L'âge du candidat et son indice de masse corporelle doivent être pris en considération dans le cadre de l'évaluation.</p> <p>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).</p> <p>10.1.5 La SMA 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 la SMA dans l'environnement de travail (cf. 10.1.2).</p>
<p style="text-align: center;">11: Psychiatrie et psychologie</p> <p style="text-align: center;">11.1: Psychiatrie</p> <p>11.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat 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 considérée.</p>	<p style="text-align: center;">11: Psychiatrie et psychologie</p> <p style="text-align: center;">11.1: Psychiatrie</p> <p>11.1.1 Les questions soulevées dans la présente section sont complexes. On trouvera des éléments indicatifs dans le chapitre du Manuel JAR FCL3 consacré à la psychiatrie dans l'aéronautique.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>11.1(b) Les points ci-après doivent faire l'objet d'une attention particulière:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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. <p>11.1(c) Un état établi comportant des symptômes psychotiques est disqualifiant (cf. paragraphe 11.1.2).</p> <p>11.1(d) Une névrose établie est disqualifiante (cf. paragraphe 11.1.3).</p> <p>11.1(e) Une tentative de suicide unique ou des actes manifestes répétés sont disqualifiants (cf. paragraphe 11.1.4).</p> <p>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).</p> <p style="text-align: center;">11.2: Psychologie</p> <p>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 considérée, doit être déclaré inapte (voir toutefois les paragraphes 11.2.2 et 11.2.3).</p>	<p>11.1.2 La SMA 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.</p> <p>11.1.3 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue d'un examen par un psychiatre agréé par la SMA et après cessation de tout traitement psychotrope d'une durée appropriée.</p> <p>11.1.4 La SMA 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.</p> <p>11.1.5 La SMA 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 de la SMA à l'issue d'un traitement et d'un examen qui peuvent comprendre les éléments suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) cure en hôpital; (b) examen par un psychiatre agréé par la SMA; (c) suivi permanent, incluant analyses de sang et rapports de l'entourage pendant une période de trois ans minimum. <p style="text-align: center;">11.2: Psychologie</p> <p>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.</p> <p>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/au brevet d'aptitude considéré, sont signalés, une évaluation psychologique confiée à un spécialiste dûment qualifié agréé par la SMA peut être nécessaire (cf. paragraphe 11.2(c)).</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>11.2(b) Tout candidat à l'obtention d'un certificat 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 considérée (cf. paragraphes 11.2.2 à 11.2.4).</p> <p>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 de l'environnement ATC, agréé par la SMA. L'évaluation doit être dirigée par un neurologue ou un psychiatre, selon le cas (cf. paragraphe 11.1.2).</p>	<p>11.2.3 Faire face au stress signifie:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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. <p>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 la SMA (cf. paragraphe 11.2(c)).</p> <p>11.2.4 Une évaluation psychologique peut être demandée par la SMA 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 considérée.</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">12: Neurologie</p> <p>12.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat médical 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 considérée.</p> <p>12.1(b) Les états suivants sont disqualifiants:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) affection évolutive du système nerveux; (2) épilepsie; (3) état avec forte propension au dysfonctionnement cérébral. <p>(cf. paragraphes 12.1.1 à 12.1.5)</p>	<p style="text-align: center;">12: Neurologie</p> <p>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 la SMA.</p> <p>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.</p> <p>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'électrocardiogramme normaux. Le candidat ne doit plus présenter de symptômes et ne plus suivre de traitement depuis au moins dix ans.</p> <p>12.1.4 Un électroencéphalogramme est requis lorsque les antécédents du candidat le justifient ou sur indication clinique.</p> <p>12.1.5 Les anomalies électrocardiogramme paroxysmiques sont disqualifiantes.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>12.1(d) Les états ci-après peuvent être admis, sous réserve d'évaluation complète par un spécialiste agréé par la SMA:</p> <p>(1) troubles de la conscience ou perte de conscience;</p> <p>(2) traumatisme cérébral (cf. paragraphe 12.1.6 à 12.1.7).</p>	<p>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 la SMA lorsqu'ils s'expliquent de manière satisfaisante par une cause occasionnelle isolée et après évaluation neurologique approfondie.</p> <p>12.1.7 Tout traumatisme cérébral doit être évalué par la SMA et être soumis à un neurologue consultant agréé par la SMA. 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 la SMA).</p>
<p style="text-align: center;">13: Ophtalmologie</p> <p>13.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat médical 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 considérée.</p> <p>13.1(b) Un examen ophtalmologique complet est requis lors de l'examen initial.</p>	<p style="text-align: center;">13: Ophtalmologie</p> <p>13.1.1 Les ophtalmologues auxquels la SMA 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 leur licence.</p> <p>13.1.2 Lors de l'examen initial en vue de l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3, un examen ophtalmologique complet doit être effectué par un spécialiste de l'ophtalmologie aéronautique agréé par la SMA, ou sous sa responsabilité, qui doit comprendre:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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. Candidats hyperopiques âgés de moins de 25 ans 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'oeil; (9) l'évaluation de la sensibilité au contraste et à l'éblouissement.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>13.1(c) Tous les examens de revalidation ou de renouvellement doivent comporter un examen ophtalmologique de routine.</p> <p>13.1(d) Si, à l'examen de revalidation ou de renouvellement, la performance fonctionnelle a subi un changement significatif ou si les normes (6/9 (0,7) 6/9 (0,7), 6/6 (1,0), N14, N5) ne peuvent être atteintes 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 la SMA. Si l'erreur de réfraction n'excède pas +5, -6 dioptries, cet examen doit avoir été 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 avoir été effectué dans les 24 mois précédant l'examen.</p> <p>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 24 mois précédant l'examen.</p> <p>13.1(f) Un candidat ayant subi une chirurgie réfractive doit être déclaré inapte.</p>	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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'oeil à l'ophtalmoscope; (4) tout autre examen sur indication clinique. <p>Tous les cas anormaux ou douteux doivent être renvoyés chez un spécialiste de l'ophtalmologie aéronautique agréé par la SMA.</p> <p>13.1.4 L'examen comprendra:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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'oeil. <p>Le rapport doit être transmis à la SMA. Si une anomalie propre à mettre en doute la santé oculaire du candidat est détectée, des examens ophtalmologiques complémentaires seront requis.</p> <p>13.1.5 La SMA peut déclarer aptes des candidats ayant subi une chirurgie réfractive sous réserve que:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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'oeil ne révèle aucune complication postopératoire; (d) la sensibilité à l'éblouissement se situe dans les normes; (e) la sensibilité au contraste en condition mésopique n'est pas altérée; (f) l'examen est effectué par un ophtalmologue agréé par la SMA, à la discrétion de la SMA.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>13.1(g) Toute autre chirurgie ophtalmologique est disqualifiante.</p> <p>13.1(h) Le kératocône est disqualifiant. La SMA peu envisager de déclarer un candidat apte, lors de l'examen de revalidation ou de renouvellement, s'il satisfait aux conditions d'acuité visuelle.</p>	<p>13.1.6.</p> <p>(a) Chirurgie de la cataracte. La SMA 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).</p> <p>(b) Chirurgie rétinienne. A l'examen de revalidation ou de renouvellement, la SMA peut envisager de déclarer un candidat apte 6 mois après une chirurgie réussie. La SMA peut déclarer un candidat apte après un traitement de la rétine par laser. Le candidat devrait passer annuellement un examen auprès d'un ophtalmologue.</p> <p>(c) Chirurgie du glaucome. La SMA 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.</p> <p>(d) Chirurgie des muscles extra-oculaires. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte au moins six mois après l'intervention. Le candidat doit être examiné par un ophtalmologue agréé par la SMA.</p> <p>13.1.7 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte, à l'examen de revalidation ou de renouvellement, après un diagnostic de kératocône, sous réserve que:</p> <p>(a) les critères de vision soient satisfaits à l'aide de verres correcteurs;</p> <p>(b) un examen soit effectué par un ophtalmologue agréé par la SMA, dont la fréquence est à la discrétion de la SMA.</p>
<p style="text-align: center;">14: Appareil visuel</p> <p>14.1(a) L'acuité visuelle à distance, avec ou sans correction, doit être égale à 7/10 (6/9) ou plus, pour chaque oeil 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.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">14: Appareil visuel</p> <p>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.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
14.1(c) Lors du premier examen, un candidat présentant une erreur de réfraction de l'ordre de +5,0/- 6,0 dioptries peut être déclaré apte sous réserve: <ol style="list-style-type: none"> (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 agréé par la SMA. 	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 la SMA sous réserve: <ol style="list-style-type: none"> (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 la SMA.

*

**PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne et transposant 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**

Nous, HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;

Vu la loi du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago;

Vu la loi modifiée du 28 novembre 1961 portant approbation de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ et annexes, ainsi que du Protocole de signature et du Protocole relatif à la période transitoire, signés à Bruxelles, le 13 décembre 1960;

Vu la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;

Vu la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne;

Vu la loi du xx xx xxxx relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne;

Vu le règlement (CE) No 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 (CE) No 2006/23 du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

Vu la fiche financière;

Les avis de la Chambre des employés privés, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre du Budget et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. Champ d'application

Le présent règlement grand-ducal a pour objet la mise en oeuvre de 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.

Le présent règlement grand-ducal s'applique aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires exerçant leurs fonctions sous la responsabilité de prestataires de services de navigation aérienne offrant leurs services principalement pour des mouvements d'aéronefs en circulation aérienne générale.

Art. 2. Définitions

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

- a) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- b) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- c) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;
- d) „licence“: un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE précitée, et qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu'il comporte;
- e) „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. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes:
 1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV);
 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI);
 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP);
 4. contrôle d'approche de surveillance (approach control surveillance – APS);
 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP);
 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS);
- f) „mention de qualification“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;
- g) „mention d'unité“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;
- h) „mention linguistique“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;
- i) „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;
- j) „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;

- k) „secteur“: une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol;
- l) „formation“: l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
 1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire;
 2. 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;
 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur;
 5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur;
- m) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'aviation civile en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation;
- n) „programme de compétence d'unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
- o) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position;
- p) „examineur (assessor)“ ou „évaluateur“: l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
- q) „OACI“: Organisation de l'Aviation Civile Internationale“;
- r) „OJTI (on the job training instructor)“: instructeur de formation sur la position;
- s) „DAC“: Direction de l'aviation civile.

Art. 3. Dispositions générales inhérentes aux licences

En vertu de l'article 3 de la loi du xx xx xxxx relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne, nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux exigences du présent règlement grand-ducal.

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 comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques visées à l'article 10 du présent règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments indiqués à l'annexe I en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;
- b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent le plus élevé en rang en service, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

Art. 4. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II au présent règlement grand-ducal;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;
- d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'annexe III au présent règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées à l'alinéa b) du présent article.

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II au présent règlement;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'annexe III au présent règlement.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Art. 6. Mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI)

(1) La mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI) est délivrée au titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui:

- a) est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) est titulaire d'au moins une qualification valable;
- c) a assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée;
- d) justifie d'une expérience d'au moins six mois de la qualification sur le secteur, le groupe de secteurs ou la position opérationnelle sur lesquels l'instruction est dispensée;
- e) a suivi avec succès la formation OJTI agréée par la DAC au cours de laquelle les connaissances, les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyens d'examen adéquats.

(2) La mention OJTI autorise son titulaire à assurer la formation et la surveillance pour une position opérationnelle déterminée, un secteur ou un groupe de secteurs pour lesquels il détient une mention en cours de validité et pour autant qu'il ait été désigné à cet effet par un prestataire de services de navigation aérienne, à exercer les fonctions suivantes:

- a) dispenser de l'instruction et superviser les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne;

- b) dispenser de l'instruction et superviser les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne sur la position dans le cadre de l'obtention, du maintien ou du renouvellement des qualifications et des mentions.

(3) La mention OJTI est valable pendant 36 mois et peut être renouvelée pour autant que son titulaire réussisse les programmes de maintien de la validité agréée par la DAC de la mention OJTI.

Art. 7. Qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne

Les licences contiennent une ou plusieurs des qualifications suivantes, de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer:

- 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 qualifications visées au paragraphe 1 de l'article 8;
- c) la qualification „contrôle d'approche aux procédures (APP)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de 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 de 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 2 de l'article 8;
- e) la qualification „contrôle régional aux procédures (ACP)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer sans équipements de surveillance les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs;
- f) la qualification „contrôle régional de surveillance (ACS)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de 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 de l'article 8.

Art. 8. Mentions de qualification

(1) La qualification „contrôle d'aérodrome aux instruments (ADI)“ visée au paragraphe b) de l'article 7 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 „contrôleur 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 complément de la mention visée aux alinéas a) et b) du présent paragraphe 1, 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 complément des mentions visées aux alinéas a) et d) du présent paragraphe 1.

(2) La qualification „contrôle d'approche de surveillance (APS)“ visée au paragraphe d) de l'article 7 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 et/ou secondaire;
- b) la mention „radar d'approche de précision (PAR)“, délivrée en complément de la mention „radar“ visée à l'alinéa a) du paragraphe 2, 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 complément de la mention „radar“ visée à l'alinéa a) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste, le guidage d'approches classiques 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“ visées aux alinéas a) et d) du paragraphe 2, 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'équipement de surveillance.

(3) La qualification „contrôle régional de surveillance“ (ACS) visée au paragraphe f) de l'article 7 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“ visées aux alinéas a) et b) du paragraphe 3, 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 et/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.

(4) Pour obtenir une mention de qualification, le demandeur doit:

- a) être titulaire d'une licence de contrôleur aérien sauf lorsqu'il s'agit d'une mention de qualification dans le cadre de l'obtention d'une licence de contrôleur aérien stagiaire;
- b) être titulaire d'une qualification en cours de validité à laquelle s'ajoute la mention conformément au présent article;
- c) avoir suivi la formation agréée par la DAC relative à cette mention;
- d) avoir réussi les examens dont le programme est agréé par la DAC.

Art. 9. Mentions d'unité

(1) La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou positions opérationnelles données, sous la responsabilité d'un service de contrôle de la circulation aérienne.

Une liste des secteurs, groupes de secteurs et position opérationnelles ainsi que les indicateurs d'emplacement OACI sont soumis par les prestataires de services de navigation aérienne à la DAC en vue de leur approbation.

(2) Pour obtenir la mention d'unité, le demandeur doit:

- a) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'il s'agit de l'obtention d'une première demande;
- b) être titulaire d'au moins une qualification en cours de validité et, le cas échéant, une mention de qualification appropriée;
- c) avoir suivi la formation agréée par la DAC en unité relative à cette mention;
- d) avoir réussi les examens ou les évaluations précitées.

Art. 10. Mentions linguistiques

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise est satisfaisant. Leur compétence linguistique est déterminée par l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques qui figure à l'annexe III du présent règlement grand-ducal.

Le niveau minimum requis en application du présent règlement grand-ducal est le niveau 4 de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques prémentionnée.

La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation transparente et objective agréée par la DAC.

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.

Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés par règlement ministériel.

Les intervalles ne sont pas supérieurs à trois ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 4 de compétence, ni à six ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 5 de compétence. Les prédicts intervalles sont fixés par règlement ministériel.

Art. 11. Autorisation d'examineur ou d'évaluateur

La DAC désigne et autorise en tant qu'examineurs des personnes dûment qualifiées qui font passer en son nom des évaluations d'aptitude et de contrôle des compétences. Les qualifications minimales des examinateurs sont définies ci-après. Les responsabilités et les privilèges des examinateurs leur seront notifiés individuellement par la DAC.

L'autorisation d'examineur est délivrée par la DAC au candidat qui:

- a) est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) est titulaire d'au moins une qualification valable, et le cas échéant, d'une mention de qualification valable;
- c) a assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée;
- d) justifie d'une expérience d'au moins six mois de la qualification sur le secteur, le groupe de secteurs ou la position opérationnelle sur lesquels l'instruction est dispensée;
- e) a suivi avec succès la formation d'examineur agréée par la DAC au cours de laquelle les connaissances, les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyens d'examen adéquats.

L'autorisation d'examineur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat pour une position opérationnelle, un secteur ou un groupe de secteurs pour lequel ou lesquels il détient une mention en cours de validité.

Une autorisation d'examineur a une durée de validité maximale de trois ans, et peut être revalidée.

La DAC peut retirer l'autorisation d'examineur si le titulaire ne répond plus aux conditions d'obtention indiquées ci-avant.

L'examineur ne doit pas évaluer un candidat auquel il a dispensé lui-même une formation, à moins qu'il n'ait reçu un accord explicite écrit par la DAC.

Art. 12. Conditions de maintien des qualifications et prorogation de la validité des mentions

La validité des mentions d'unité est d'une durée initiale de 12 mois. Elle est prorogée de 12 mois lorsque le prestataire de services de navigation aérienne apporte la preuve que:

- a) le candidat a exercé les privilèges de la licence pendant un nombre d'heures minimal au cours des douze mois précédents, comme indiqué dans le programme de compétence d'unité approuvé par la DAC;
- b) la compétence du candidat a fait l'objet d'une évaluation conformément à la partie C de l'annexe II; et
- c) le candidat possède une attestation médicale valide.

Le nombre minimal d'heures de travail hors tâches d'instruction exigé pour la prorogation 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 la prorogation est demandée.

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 cette mention.

La mention d'unité est valide pour une période de douze mois pour autant que le demandeur remplisse les conditions suivantes:

- a) il répond au programme de compétences approuvé par la DAC pour le service de contrôle de la circulation aérienne;
- b) a compétence est évaluée favorablement conformément au programme de formation continue qui satisfait aux exigences de l'annexe II, partie C, tel qu'approuvé par la DAC;
- c) il détient un certificat d'aptitude médicale en cours de validité.

La mention d'unité cesse d'être valide dès qu'une des conditions énumérées ci-dessus n'est plus remplie. 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.

Cette mention est renouvelée pour une période de douze mois si les conditions énumérées ci-dessus sont remplies.

Le titulaire d'une qualification ou d'une mention de qualification qui n'a pas assuré des services du contrôle de la circulation aérienne associés à cette qualification ou mention de qualification pendant une période de quatre années consécutives 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 de 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.

Art. 13. Attestation médicale

Les attestations médicales sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique (SMA) au sein de la DAC, organisme instauré par l'article 146 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion.

La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe I de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol „*Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers*“. Les prédites normes et exigences sont reprises dans l'annexe V du présent règlement.

Les attestations médicales sont valides pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la date de l'examen médical jusqu'à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne atteignent l'âge de 40 ans, et pour une durée de douze mois au-delà de cet âge. L'attestation médicale peut être retirée à tout moment si l'état de santé du détenteur l'exige.

Dans le respect du secret médical, la DAC fait en sorte que les communications orales, les rapports écrits et toutes informations médicales conservées, notamment sur support informatique, relatifs au demandeur ou détenteur de la licence, ne sont accessibles qu'à la Section de Médecine Aéronautique. La conclusion de l'expertise médicale sera transmise à la DAC. Les informations médicales peuvent être transmises à une Section de Médecine Aéronautique d'un autre Etat membre. L'intéressé ou son médecin doit avoir accès à son dossier médical conformément à la législation en vigueur.

Art. 14. Homologation des organismes de formation

Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne.

A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en oeuvre des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

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 de l'annexe IV de la présente loi.

La demande d'homologation peut être présentée à la DAC lorsque le principal établissement de l'organisme de formation demandeur ou, le cas échéant, son siège social se situe au Luxembourg.

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.

La DAC 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.

La DAC autorise 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'autorisation est valide pour une période renouvelable de trois ans.

Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de la Communauté européenne conformément aux dispositions de la directive No 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 texte.

L'homologation visée ci-dessus est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement citées ci-dessus.

La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention.

Art. 15. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par le présent règlement sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par le présent règlement en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par le présent règlement, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne jusqu'à ce que l'intéressé ait rempli les conditions fixées par la DAC pour sa récupération.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;

d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction du présent règlement sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 15 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 15 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 15 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Art. 16. Lien avec la réglementation inhérente aux comptes-rendus d'évènements

Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la DAC prend en compte le respect de la notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile avant qu'elle ne décide la suspension ou le retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications ou des mentions associées.

Art. 17. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 18. Redevances

Le présent règlement détermine les redevances dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien en validité des licences, qualifications et mentions du contrôleur de la circulation aérienne et en fixe les conditions et les modalités de perception et d'application.

Les licences étant des documents personnels, les redevances sont à acquitter par leurs titulaires. Il en va de même pour les homologations des organismes de formation.

Il est dû une redevance pour:

- a) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne à hauteur de 200 €;
- b) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire à hauteur de 50 €;
- c) l'inscription d'une ou plusieurs qualifications ainsi que les mentions de qualification, d'unité et linguistiques pour lesquelles une formation a été suivie avec succès, à hauteur de 50 €;
- d) la prorogation d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une qualification ou d'une mention de qualification, d'unité ou linguistique à hauteur de 25 €;
- e) l'homologation d'un organisme de formation à hauteur de 1.000 €.

Les redevances précitées sont payables au comptant à la DAC selon des modalités à convenir avec l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Art. 19. Dispositions transitoires

Dans les deux mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, le prestataire de services de navigation aérienne qui fournit ses services pour les mouvements d'aéronefs en circulation aérienne sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg adresse à la DAC la liste des contrôleurs aériens en cours de formation initiale et des contrôleurs aériens faisant partie de son personnel. Cette liste mentionne pour chaque personne les documents auxquels elle peut prétendre.

La DAC délivre aux personnes figurant sur la liste visée ci-dessus les documents dont elles remplissent les conditions d'obtention dans les trois mois suivant le dépôt de la liste précitée du prestataire de services de navigation aérienne.

Toute formation en cours au jour de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal est réputée satisfaisante aux conditions de formation prévues par le présent texte.

Art. 20. Dispositions finales

Notre Ministre ayant les transports dans ses attributions et Notre Ministre ayant le budget dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement.

Le présent règlement sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le jour de sa publication.

Palais de Luxembourg, le xx xx xxxx

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

Le Ministre du Budget,

Luc FRIEDEN

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Article 1er.

L'article 1er détermine le champ d'application du règlement grand-ducal sous examen.

Article 2.

Cet article reprend les définitions telles qu'elles figurent dans le corps de 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.

Les auteurs du texte sous rubrique ont préféré insérer deux définitions supplémentaires pour améliorer la lisibilité du texte: ainsi les définitions „OJTI“ et „examineur (*assessor* en anglais)“ constituent des termes consacrés spécifiques à la navigation aérienne qui sont couramment utilisés.

Les abréviations „OACI“ et „DAC“ ont été retenues pour alléger le texte au vu des pratiques du „*mieux légiférer*“.

Article 3.

Cet article énumère les obligations incombant au candidat d'une licence ou d'une licence stagiaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 4.

Les règles de la sécurité aérienne ne permettent à un contrôleur stagiaire que d'assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de la position communément désigné dans le jargon aéronautique comme „*on the job training instructor (OJTI)*“.

Tout postulant pour un poste de contrôleur de la circulation aérienne doit d'abord obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et effectuer un stage, tant pratique que théorique, avant de pouvoir prétendre à une licence définitive. Le stagiaire doit satisfaire à des exigences de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

L'appréciation de l'équivalence du certificat d'études visée à l'article 4 (a) *in fine* du présent règlement grand-ducal se fera conformément aux prescriptions de la loi du 14 août 2000 portant approbation de la Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieur dans la région européenne, faite à Lisbonne, le 11 avril 1997.

Article 5.

Tout postulant pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit à son tour satisfaire à des exigences particulières de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

Article 6.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne comprend encore la mention d'instructeur de formation sur la position communément qualifiée de „mention OJTI“.

La mention OJTI autorise son titulaire à dispenser de l'instruction et de superviser les titulaires d'une licence de contrôleur aérien dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne sur la position dans le cadre de l'obtention, du maintien ou du renouvellement des qualifications ou des mentions.

La mention OJTI est cumulable avec l'autorisation d'examineur visée à l'article 11 du présent règlement grand-ducal.

Elle est délivrée sur base d'une formation spéciale à agréer par la DAC que le candidat doit suivre.

Article 7.

Les licences contiennent une ou plusieurs qualifications générales de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer. Il s'agit surtout d'opérer une distinction entre les grands domaines du contrôle de la circulation aérienne, à savoir le contrôle d'aérodrome à

vue, le contrôle d'aérodrome aux instruments, le contrôle d'approche aux procédures, le contrôle d'approche de surveillance, le contrôle régional aux procédures et le contrôle régional de surveillance.

A noter qu'en raison de l'exiguïté de l'espace aérien luxembourgeois, le Grand-Duché de Luxembourg n'opère pas de contrôle régional.

Article 8.

Les qualifications générales des contrôleurs de la circulation aérienne sont subdivisées en mentions de qualification en fonction du type de formation dont peut se prévaloir le contrôleur et des équipements qu'il utilise dans son travail quotidien.

Article 9.

La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou des positions opérationnelles données, sous la responsabilité d'un service de contrôle de la circulation aérienne. Au Grand-Duché de Luxembourg, le service ATC (*Air Traffic Control*) de l'Administration de la navigation aérienne est l'entité responsable pour le contrôle de la circulation aérienne.

L'Administration de la navigation aérienne qui fait figure de prestataire de services de navigation aérienne doit soumettre une liste complète des secteurs, groupes de secteurs et des positions opérationnelles reprenant les indicateurs d'emplacement de l'OACI à la DAC en vue de leur approbation. Cette mesure permet à l'autorité nationale de surveillance d'avoir un aperçu global des différentes activités et types de contrôle aérien réalisés par le prestataire de services de navigation aérienne.

Article 10.

Cet article assure la mise en oeuvre des dernières modifications de l'annexe I de l'OACI en ce qui concerne les exigences linguistiques.

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise est satisfaisant.

La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation agréée par la DAC. Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés à l'annexe III du présent règlement.

Considérant que l'anglais est de loin la langue de communication prépondérante dans le domaine de l'aviation civile internationale, que la directive 2006/23/CE préconise un niveau d'expression et de compréhension déterminé de la langue anglaise (art. 8.1. de la directive 2006/23/CE) tout comme le propose l'annexe I de l'OACI, il y a lieu de se limiter à la seule langue anglaise. Au niveau de l'aéroport de Luxembourg un grand nombre des messages radiophoniques avec les pilotes sont réalisés en langue anglaise.

Le fait de se focaliser sur une seule langue de communication évite les risques d'incertitudes liés à l'emploi simultané de deux langues en parallèle ayant pour effet de créer la confusion auprès des destinataires. Il s'agit donc d'un facteur de sécurité de vouloir uniformiser la langue de communication.

Par ailleurs, requérir la maîtrise de deux voire trois langues supplémentaires durcit sans raison valable les conditions d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne ce qui diminuera l'attractivité de la profession, sans parler des charges supplémentaires administratives pour l'autorité nationale de surveillance comme pour les prestataires de services pour assurer le contrôle, voire le maintien du niveau d'expression et de compréhension approprié de langues supplémentaires.

Article 11.

A l'instar des examinateurs dans le cadre des licences de pilote d'aéronefs visés aux articles 135 et suivants du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, l'examineur de compétences a pour mission de procéder aux évaluations d'un candidat ou d'un titulaire de licence pour le compte de l'autorité nationale de surveillance.

Même si la directive prévoit une formation spécifique pour un examinateur/évaluateur, elle n'entrevoit pas de mention spécifique inhérente à l'examineur/évaluateur sur les licences de contrôleurs de la circulation aérienne.

Il ne revient donc pas à une autorité nationale d'apposer une mention particulière sur la licence qui ne serait pas couverte par la législation communautaire, et en corollaire, ne bénéficierait d'aucune reconnaissance quelconque.

L'autorisation d'examineur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat pour une position opérationnelle, un secteur ou un groupe de secteurs pour lequel ou lesquels il détient une mention appropriée en cours de validité.

L'autorisation d'examineur est délivrée sur base d'une formation spéciale agréée par la DAC que le contrôleur candidat doit suivre.

Article 12.

L'article 12 décrit les conditions à remplir pour proroger la validité de sa licence, et en particulier pour maintenir en validité les différentes qualifications et mentions délivrées en fonction du règlement grand-ducal sous examen.

Article 13.

Cet article traite des exigences médicales élaborées par Eurocontrol qui ont été récemment adoptées.

L'élément novateur réside dans le fait que les attestations d'aptitude médicale sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique existant au sein de la DAC compétente dans le domaine médical ou, le cas échéant, par un médecin examinateur agréé par la DAC.

La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe 1 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol „*Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers*“.

Le secret médical doit toujours être respecté, la DAC est l'autorité qui garantit la confidentialité des données.

Article 14.

Cet article énonce les conditions à satisfaire pour devenir fournisseur de formation agréé. Une cohérence entière avec la certification des autres services de navigation aérienne est assurée.

La DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin, elle doit inspecter et contrôler régulièrement les organismes de formation et elle peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en oeuvre des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

Les organismes de formation doivent obtenir l'homologation de la DAC afin de pouvoir valablement former des contrôleurs de la circulation aérienne.

La demande d'homologation peut être présentée à la DAC lorsque le principal établissement de l'organisme de formation requérant, ou le cas échéant son siège social se situe au Grand-Duché de Luxembourg.

In concreto, l'*Institute of Air Navigation Services (IANS)*, créé et opéré par Eurocontrol, dont le siège se trouve au plateau de Kirchberg depuis 1969, pourrait solliciter une homologation d'organisme de formation à la DAC (http://www.eurocontrol.int/ians/public/subsite_homepage/homepage.html).

L'IANS constitue un centre d'excellence européen pour le développement, la formation et l'amélioration de la gestion de la circulation aérienne qui a formé plus de 40.000 élèves en la matière au courant de 40 dernières années.

Cet article fournit en outre des garanties supplémentaires d'un niveau de compétence élevé, notamment par l'exigence d'un contrôle financier et le système d'approbation des examinateurs.

Article 15.

Le libellé de l'article 15 s'apparente fortement de celui de l'article 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. La procédure ressemble fortement à celle instaurée par la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, relative aux mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire.

Les dispositions de la loi du 1er décembre 1978, loi réglant la procédure administrative non contentieuse (PANC), applicables à l'élaboration de toutes les décisions administratives individuelles, ont vocation à s'appliquer en l'espèce, car l'octroi et toute mesure restrictive à l'autorisation d'accès tombent sous le champ d'application de cette loi.

Chaque décision prise en vertu de l'article 15 comprend une mesure restrictive à l'égard de l'autorisation d'accès nécessitant le respect de certaines règles de procédure afin de garantir les droits de la défense.

Ainsi la DAC doit-elle non seulement motiver sa décision et la communiquer à la personne concernée, mais encore doit-elle prendre l'avis motivé d'une commission spéciale composée d'au moins trois personnes, qui a vocation à instruire le dossier, à entendre au préalable l'intéressé qui peut y faire valoir ses droits de défense.

L'intéressé, sous la menace d'une procédure de suspension ou de retrait de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne dispose ainsi d'une étape voire d'une garantie supplémentaire à faire valoir ses droits devant un organe composé de spécialistes en matière de navigation aérienne.

Les paragraphes (2) et (3) de l'article sous examen distinguent les cas de suspension des cas de retrait respectivement de non-renouvellement de licences, des qualifications ou des mentions associées. Cependant il y a lieu de faire remarquer que la directive 2006/23/CE utilise dans sa version française, plus précisément en son article 4, paragraphe 4, une terminologie juridique inappropriée qui ne cadre pas avec le droit civil luxembourgeois, en particulier avec le régime de la responsabilité.

En effet suivant le concept national de la responsabilité civile, l'étendue de la responsabilité n'est pas proportionnée au degré de la gravité d'une faute. „*La responsabilité est à la mesure du dommage, non de la gravité de la faute*“¹ suivant la jurisprudence constante des tribunaux luxembourgeois. Il est dès lors illogique de distinguer entre les termes de „faute“ et de „négligence“, eu égard au principe précité, concernant le régime de responsabilité du fait personnel, il y a assimilation complète entre la faute et la négligence.

Bien que la directive 2006/23/CE préconise *expressis verbis* deux types de sanctions différentes, à savoir une procédure de suspension pour une faute et une procédure de retrait pour une négligence grave, force est de reconnaître que la rédaction de la directive 2006/23/CE se révèle être contradictoire. Si une gradation du fait civilement répréhensible devait se faire en fonction de sa gravité, alors il paraît incompréhensible qu'une faute, de par la nature des choses plus grave qu'une négligence soit sanctionnée moins sévèrement, la suspension d'une licence étant une sanction moins rigoureuse qu'un retrait à connotation définitive.

La version anglaise de la directive 2006/23/CE indique les termes „*cases of misconduct*“ ce qui n'est en aucun cas à assimiler au concept luxembourgeois de „faute“.

Article 16.

Pour accroître la transparence et le partage d'informations sur la sécurité aérienne, le législateur communautaire insistait sur la nécessité d'instaurer un système de „*culture juste*“, une culture de la sécurité. L'efficacité de la détection et de la prévention des risques liés aux accidents est renforcée par un échange d'informations et leur notification par les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile. La nature sensible de ces informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte serait d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel visé.

L'émergence d'une culture „*non punitive*“ a permis de développer cette indispensable transparence au sein des différents acteurs aéronautiques, en admettant qu'une très grande partie des actes risqués constituent des erreurs involontaires qui ne sont pas vraiment condamnables.

Si cette culture „*sans blâme*“ constitue un réel progrès dans la quête d'une sécurité renforcée, elle ne permet toutefois pas de distinguer clairement les actes répréhensibles des comportements ne méritant pas de sanctions et peut conduire à des excès. Le risque existe que la démarche permanente de non-sanction se transforme en culture de l'immunité qui aboutit à ignorer d'éventuels aspects disciplinaires graves. Voie médiane entre culture de la sanction ou de la répression et culture non punitive, la culture juste repose, quant à elle, sur la recherche, en concertation avec les acteurs de la sécurité, notamment

1 Georges Ravarani: La responsabilité civile des personnes privées et publiques, 2e édition, Pasiris lux.

les acteurs de première ligne que sont les pilotes ou les contrôleurs aériens, d'une définition des comportements non acceptables et devant être sanctionnés. Ce travail de clarification doit permettre d'instaurer un climat de confiance auprès des personnels qui sauront que la plupart des erreurs commises ne font pas l'objet de sanctions. Les statistiques démontrent que moins de 10% des actions ayant débouché sur des événements malencontreux étaient jugées répréhensibles.

Le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile a transposé ce concept de „*culture juste*“ dans la réglementation nationale et tire ses bases de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile. Son objectif primaire du système de notification des événements vise la prévention des accidents et des incidents et non la détermination de fautes ou responsabilités. A cet égard le règlement grand-ducal confère des garanties de confidentialité aux personnes individuelles censées alimenter le système dans un but d'améliorer le niveau de sécurité aérienne. Les informations recueillies ne serviront pas à la poursuite individuelle des personnes sauf en cas de négligence grave, terme largement caractérisé par la jurisprudence dans le domaine d'accidents ou d'incidents. Cependant le mécanisme de notification volontaire ou obligatoire ne met pas en place une sorte d'immunité générale pour les personnes notifiant les incidents générés de leur propre chef. Il n'existe pas de chèque blanc-seing. Ainsi les faits de négligence grave (voire la faute grave ou le fait délibéré ou intentionnel) ne sont-ils jamais couverts par une quelconque garantie ou immunité pénale.

Il est très difficile d'établir une règle générale définissant ce qui est punissable et ce qui ne l'est *a priori* pas. Ce qui n'est pas tolérable ou acceptable, ce sont la dissimulation et les actes sciemment dangereux. Si la sanction ne doit pas disparaître pour certains manquements délibérés à la sécurité, il n'est ni simple ni souhaitable de vouloir donner une définition trop stricte des comportements devant faire l'objet d'une punition. L'exercice consiste avant tout à éviter de créer un lien automatique entre la notification d'un événement quelconque et le déclenchement d'une procédure de suspension, voire de retrait d'une licence.

D'après la doctrine de la Direction générale de l'aviation civile, l'autorité de surveillance française, 5 étapes permettent de déterminer si la sanction d'une faute est justifiée:

- la première consiste à examiner si l'acte est intentionnel;
- la seconde, s'il a été effectué sous l'influence de l'alcool ou de la drogue;
- la troisième, s'il y a eu violation délibérée des règles sécuritaires;
- la quatrième étape amène à se demander si une autre personne ayant les mêmes compétences et des qualifications comparables aurait commis la même erreur dans les mêmes circonstances;
- enfin il est indispensable de déterminer s'il s'agit d'un acte répété.

Autour de ces cinq étapes dérivant du bon sens, le concept de „*juste culture*“ favorise l'instauration d'un dialogue entre les différents acteurs concernés, notamment autour de la nécessité d'un processus permanent d'améliorer la sécurité qui s'appuie sur la recherche d'erreurs qui ne sont pas nécessairement des fautes, mais un processus qui reconnaît également comme légitime de sanctionner l'auteur d'une faute, c'est-à-dire d'un non-respect volontaire d'une règle de sécurité.

L'auteur d'un compte-rendu d'événement volontaire ou obligatoire bénéficiera d'un certain nombre de garanties légales (art. 42 du projet de loi No 5273):

Un nouvel article 42 est inséré et libellé comme suit:

„Art. 42.– (1) Dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'événements définis par le droit communautaire comme ayant eu ou étant susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'ont pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef.

(2) Aux fins de garantir la confidentialité des informations et sans préjudice des dispositions relatives à la poursuite des infractions à la loi pénale, aucune action civile, commerciale, disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave.

(3) Le présent article s'applique sans préjudice des dispositions relatives à l'accès à l'information par les autorités de poursuite pénale et par les autorités judiciaires.

Il échet de signaler que le principe de la „*culture juste*“ constitue un outil très important dans le dispositif de prévention des accidents et des incidents, car elle constitue une source vitale d'informations pour les autorités en charge de la surveillance de la sécurité aérienne. Il s'agit également d'un principe-clé consacré par les directives précitées 2003/42/CE et 2006/23/CE qui tient particulièrement à coeur de la représentation du personnel de l'Administration de la navigation aérienne et des organisations syndicales.

Article 17.

Cet article instaure un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 18.

La perception des redevances trouve sa base légale dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne dont l'article 7 stipule que „*seront édictées par arrêté grand-ducal toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à cette circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics.*“

Les redevances perçues par la DAC en sa qualité d'autorité nationale de surveillance sont destinées à couvrir les surcoûts administratifs liés à la délivrance ou au renouvellement des licences de contrôleurs de la circulation aérienne, l'apposition ou l'enlèvement des qualifications, des mentions de qualifications, des mentions d'unité, des mentions linguistiques ou des mentions spécifiques à l'instruction des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les redevances sous examen équivalent à un prélèvement obligatoire au profit d'un service public déterminé à payer par les titulaires bénéficiaires de ce service de nature administratif.

Quant à la détermination du *quantum*, la perception des redevances ne peut dépasser le cadre fixé par la loi modifiée du 31 janvier 1948 citée ci-avant.

A titre de comparaison les redevances similaires en Belgique s'élèvent à 75 € pour l'émission d'une licence de contrôleur stagiaire et à 400 € pour l'émission d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La directive insistant à maintes reprises sur le caractère personnel de la licence, il advient au titulaire de s'acquitter des redevances soulignant le caractère indépendant existant entre la licence de contrôleur de la circulation aérienne et de l'employeur de la licence. Suivant l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2006/23/CE sous rubrique, la licence „*demeure la propriété de la personne à laquelle elle a été délivrée*“.

Une des idées gouvernant l'introduction d'une licence communautaire est notamment de renforcer la libre circulation des contrôleurs aériens qui disposeront de leur „diplôme“.

Rien n'empêche cependant un prestataire de services de navigation aérienne par le biais d'un article de crédit voire d'une convention collective de trouver un arrangement avec son employeur pour le paiement des dites redevances.

Finalement, l'homologation d'un organisme de formation donne droit à la perception d'une redevance au profit de la DAC.

Il est important de noter à toutes fins utiles que les frais de surveillance liés aux activités de supervision continue incombant à la DAC et dont les tâches de contrôle et d'analyse sont déléguées à un organisme spécialisé seront à supporter en sus par les personnes ou les organismes titulaires de licences ou d'agréments moyennant fixation d'un barème tarifaire par la voie d'un règlement grand-ducal spécifique, barème dont les revenus constituent une source de financement de la future Agence luxembourgeoise de sécurité aérienne (ALSA) en voie de constitution.

Article 19.

Afin de pouvoir assurer la continuité du service public et l'organisation d'une transition ordonnée, tous les contrôleurs actuellement en service auprès de l'Administration de la navigation aérienne se verront attribuer une licence s'ils répondent aux critères d'obtention cités à l'article 19 du règlement grand-ducal sous examen.

Il faut remarquer que l'Administration de la navigation aérienne, en tant que prestataire de services de navigation aérienne au Grand-Duché de Luxembourg, membre d'Eurocontrol, se conforme en pratique depuis plusieurs années à la quasi-totalité des exigences contenues dans le présent règlement.

Article 20.

Dispositions finales (pour mémoire).

