

**PARTIE OFFICIELLE****- ARRETES -****A - TEXTES GENERAUX****MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE**

**Arrêté n° 10446 du 20 décembre 2010** relatif à la licence et aux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

Le ministre d'Etat, coordonnateur du pôle des infrastructures de base, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

Vu la Convention générale relative à la validité de plein droit des diplômes d'enseignement supérieur du 26 avril 1972 ;

Vu la Convention signée le 25 octobre 1974 relative à l'ASECNA ;

Vu le décret n° 72-272 du 5 août 1972 modifiant le tableau hiérarchique des cadres des catégories A et B de l'aéronautique civile, abrogeant et remplaçant les dispositions 1, 2, 3, 4, 13 et 14 du décret n° 63-185 du 19 juin 1963 ;

Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu la résolution n° 2002-CM 40-7 du 14 juin 2002 du comité des ministres de tutelle de l'ASECNA relative à la licence de contrôleur de la circulation aérienne ;

Vu le décret n° 2009-335 du 15 septembre 2009 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu décret n°2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

le décret n°2010-336 du 14 juin 2010 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Arrête :

Chapitre premier : Généralités

Section 1 : Objet

Article premier : Le présent arrêté et ses annexes réglementent les conditions de délivrance, de renouvellement, de maintien et de retrait de la licence et des qualifications de contrôleur de la circulation aérienne.

Section 2 : Définitions

Article 2 : Au sens du présent arrêté, on entend par :

- autorité compétente : le directeur général de l'a-

gence nationale de l'aviation civile ;

- licence : document administratif donnant autorisation à son titulaire d'exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne dans la limite de responsabilité des qualifications qui y sont portées ;
- mention linguistique : inscription portée sur la licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire ;
- privilèges : autorisation qui permet d'exercer la fonction de contrôleur de la circulation aérienne dans la limite des qualifications portées sur la licence ;
- qualification de contrôle : qualification qui correspond à la capacité à assurer en toute responsabilité la fourniture des services de la circulation aérienne sur la position de contrôle concernée. Cette capacité est certifiée par l'autorité compétente ;
- qualification-centre : décision qui atteste qu'un contrôleur de la circulation aérienne détient l'ensemble des qualifications liées aux positions de contrôle d'un centre de contrôle de la circulation aérienne ;
- qualification-instructeur : décision qui permet d'assurer l'encadrement et la formation qualifiante des contrôleurs stagiaires et le maintien de qualifications des contrôleurs opérationnels ;
- carnet de suivi de qualifications : carnet de suivi des qualifications de contrôleur de la circulation aérienne. Il permet de suivre la formation qualifiante, l'inscription de la catégorie et de la durée des qualifications, des maintiens de qualification et le décompte des heures de travail ;
- autorité ATS compétente : le représentant de l'ASECNA en République du Congo ou le directeur de l'agence nationale de l'aviation civile responsable de la fourniture des services de la circulation aérienne, suivant l'entité qui gère un espace aérien donné.

Section 3 : Conditions d'exercice de la fonction de contrôleur de la circulation aérienne

Article 3 : Nul ne peut exercer la fonction de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité délivrée par l'autorité compétente.

Section 4 : Conditions d'exercice de la fonction d'examineur ou d'évaluateur

Article 4 : Les titulaires de licences de contrôleur de la circulation aérienne habilités à exercer les fonctions d'examineur ou d'évaluateur de compétence sont agréés par l'autorité compétente.

Section 5 : Conditions de délivrance de la qualification-instructeur.

Article 5 : La qualification-instructeur est délivrée aux titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui ont suivi avec succès une formation d'instructeur au cours de laquelle les connaissances et les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyen d'examens adéquats.

Section 6 : Reconnaissance des licences de contrôleur de la circulation aérienne délivrées par un autre Etat.

Article 6 : Les licences et qualifications délivrées par un autre Etat, conformément aux prescriptions du chapitre 2 ci-après sont reconnues équivalentes aux licences délivrées en application du présent arrêté. Les attestations qui sont jointes à ces licences sont reconnues dans les mêmes conditions.

Chapitre 2 : De la licence de contrôleur de la circulation aérienne

Section 1 : Des dispositions applicables à la licence

Sous - section 1 : Conditions requises pour la délivrance de la licence

Article 7 : L'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne exige que le postulant :

- remplisse des conditions : d'âge, de diplôme, d'expérience, d'aptitude physique et mentale et de compétences linguistiques ;
- obtienne au moins une qualification de contrôleur de la circulation aérienne.

Paragraphe 1 : Condition d'âge

Article 8 : Le candidat à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit être âgé de 21 ans révolus.

Paragraphe 2 : Condition de diplôme

Article 9 : Le candidat à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit être titulaire du diplôme de contrôleur de la navigation aérienne délivré par l'école nationale de l'aviation civile de Toulouse, par l'école africaine de la météorologie et de l'aviation civile ou de tout autre diplôme reconnu comme équivalent par l'Etat congolais ou par la conférence africaine et malgache de l'enseignement supérieur.

Le diplôme de contrôleur de la navigation aérienne sanctionne une formation comprenant le programme minimum défini dans l'annexe 1 à la convention de Chicago.

Paragraphe 3 : Condition d'expérience

Article 10 : Le candidat doit avoir suivi avec succès dans les conditions de durée prescrites, le programme contenu dans le plan de formation établi jusqu'à l'obtention d'une première qualification de contrôleur de la circulation aérienne.

Paragraphe 4 : Condition d'aptitude physique et mentale

Article 11 : Le candidat à une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit fournir une attestation médicale de classe 3 établie dans les trois (03) mois précédents la demande de licence.

Paragraphe 5 : Condition de compétences linguistiques

Article 12 : Le candidat à une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit prouver qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant, conformément aux exigences énoncées à l'annexe V du présent arrêté. Les dispositions prévues à l'annexe V du présent arrêté relatives à la mention linguistique et à l'évaluation de cette compétence, pour ce qui concerne la langue anglaise, entrent en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Sous-section 2 : Privilège du titulaire d'une licence

Article 13 : Les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne en état de validité sont ceux liés aux qualifications associées à ladite licence et décrits à l'article 28 du présent arrêté.

Sous-section 3 : Validité de la licence

Article 14 : La licence de contrôleur de la circulation aérienne cesse d'être valide :

- s'il est établi que le titulaire ne répond plus aux critères de compétence et/ou aux conditions d'expérience exigées pour l'exercice des privilèges rattachés ;
- si le titulaire n'a pas renouvelé son attestation médicale de classe 3 dans les 24 derniers mois s'il est âgé de moins de 40 ans ou dans les 12 derniers mois s'il est âgé de 40 ans ou plus ;
- s'il est établi, par un médecin agréé, une diminution de l'aptitude physique ou mentale de nature à mettre le titulaire de la licence dans l'incapacité d'exercer en toute sécurité les privilèges rattachés à ladite licence.

Toutefois, le titulaire d'une licence doit s'abstenir d'exercer les privilèges de celle-ci, dès qu'il ressent une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en toute sécurité ces privilèges.

Le titulaire d'une licence est personnellement responsable de l'état de validité des qualifications et de l'aptitude médicale portée sur celle-ci.

Sous-section 4 : Autorité de délivrance de la licence

Article 15: La licence de contrôleur de la circulation aérienne est délivrée par l'autorité compétente au vu des documents justificatifs ci-après :

- une demande du candidat ;
- les certificats de qualifications requises, délivrés par un organisme agréé ;
- une attestation médicale de classe 3 datant de moins de trois (03) mois ;
- une copie de l'originale de l'acte de naissance ;
- un extrait d'acte de naissance ;
- un certificat de nationalité ;
- quatre photos d'identité.

L'autorité compétente tient un registre de délivrance des licences et un dossier individuel de suivi des contrôleurs.

La procédure aboutissant à la délivrance d'une licence est décrite à l'annexe IV.

#### Sous-section 5 : Suspension de la licence

Article 16 : L'autorité compétente peut, sur demande motivée de l'autorité ATS compétente, décider de suspendre provisoirement l'exercice des privilèges d'une licence lorsqu'elle constate que le titulaire est dans un état physique ou mental de nature à compromettre la sécurité ou en cas d'incident révélant une faute.

#### Sous-section 6 : Retrait de la licence

Article 17 : Seule l'autorité compétente est habilitée à retirer une licence à son titulaire.

### Chapitre 3 : Des qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

#### Section 1 : Des dispositions applicables aux qualifications

##### Sous - section 1 : Les catégories de qualifications

Article 18 : Les catégories de qualification de contrôleur de la circulation aérienne sont énumérées ainsi qu'il suit :

1. Qualification de contrôle d'aérodrome ;
2. Qualification de contrôle d'approche ;
3. Qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance ;
4. Qualification de contrôle d'approche de précision avec moyen de surveillance;
5. Qualification de contrôle régional ;
6. Qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance ;
7. Qualification-centre ;
8. Qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne.

#### Section 2 : Conditions requises pour la qualification de contrôle d'aérodrome

##### Sous - section 1 : Connaissances

Article 19 : La qualification de contrôle d'aérodrome exige que le contrôleur connaisse au moins les sujets ci-après dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

- dispositions de l'aérodrome, caractéristiques physiques (aires de mouvements, bâtiments, obstacles, etc.) et des aides visuelles ;
- structure de l'espace aérien (circuit d'aérodrome, zone de contrôle, etc.) ;
- règle et procédures applicables à l'écoulement du trafic ;

- consignes locales et les dispositions contenues dans les documents autorisés ;
- installations de la navigation aérienne ;
- emploi des équipements du contrôle de la circulation aérienne ;
- caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- phénomènes météorologiques ;
- plan d'urgence et de recherche et sauvetage ;
- topographie et les points de repère caractéristiques.

##### Sous - section 2 : Expérience

Article 20 : Le candidat à une qualification de contrôle d'aérodrome doit satisfaire aux conditions de durée prescrites dans le plan de formation et réussir aux tests d'évaluation associés au module de formation qualifiante concerné.

##### Sous - section 3 : Habileté

Article 21 : Le candidat à une qualification de contrôle doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire et peut réaliser les performances lui permettant d'assurer un service de contrôle d'aérodrome sûr, ordonné et rapide.

#### Section 3 : Conditions requises pour la qualification de contrôle d'approche

##### Sous - section 1 : Connaissances

Article 22 : La qualification de contrôle d'approche exige que le contrôleur connaisse au moins les sujets ci-après dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

- structure de l'espace aérien ;
- règles, procédures et sources d'informations ;
- installations de la navigation aérienne ;
- règles d'espacement et de séparation, procédures d'approche IFR et VFR ;
- emploi des équipements du contrôle de la circulation ;
- topographie et les points de repère caractéristiques ;
- caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- phénomènes météorologiques ;
- plan d'urgence et de recherche et sauvetage.

##### Sous-section 2 : Expérience

Article 23 : Le candidat à une qualification de contrôle d'approche doit satisfaire aux conditions de durée prescrites dans le plan de formation et réussir aux tests d'évaluation associés au module de formation qualifiante concerné.

##### Sous-section 3 : habileté

Article 24 : Le candidat à une qualification de contrôle

le d'approche doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire et peut réaliser les performances lui permettant d'assurer un service de contrôle d'approche.

#### Section 4 : Conditions requises pour la qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance

##### Sous-section 1 : Connaissances

Article 25 : La qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance exige que le contrôleur connaisse au moins les sujets ci-après dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

- structure de l'espace aérien ;
- règles, procédures et sources d'informations ;
- installations de la navigation aérienne ;
- règles d'espacement et de séparation, procédures d'approche IFR ;
- emploi des équipements du contrôle de la circulation ;
- principes, emploi et limites d'emploi du radar, d'autres systèmes de surveillance et de l'équipement associé ;
- procédures du contrôle radar d'approche notamment celles destinées à assurer un franchissement d'obstacles appropriés ;
- topographie et les points de repères caractéristiques ;
- caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- phénomènes météorologiques ;
- plan d'urgence et de recherche et sauvetage.

##### Sous-section 2 : Expérience

Article 26 : Le candidat à une qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance doit satisfaire aux conditions de durée prescrites dans le plan de formation et réussir aux tests d'évaluation associés au module de formation qualifiante concerné.

##### Sous-section 3 : Habileté

Article 27 : Le candidat à une qualification de contrôle d'approche de surveillance doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire et peut réaliser les performances lui permettant d'exercer la fonction de contrôleur d'approche avec moyen de surveillance.

#### Section 5 : Conditions requises pour la qualification de contrôle d'approche de précision avec moyen de surveillance

##### Sous-section 1 : Connaissances

Article 28 : La qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance exige que le contrôleur connaisse au moins les sujets ci-après dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux privilèges

octroyés :

- structure de l'espace aérien ;
- règles, procédures et sources d'informations ;
- installations de la navigation aérienne ;
- règles d'espacement et de séparation, procédures d'approche IFR ;
- emploi des équipements du contrôle de la circulation ;
- principe emploi et limites d'emploi du radar, d'autres systèmes de surveillance et de l'équipement associé ;
- procédures du contrôle radar d'approche notamment celles destinées à assurer un franchissement d'obstacles appropriés ;
- topographie et les points de repères caractéristiques ;
- caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- phénomènes météorologiques ;
- plan d'urgence et de recherche et sauvetage ;

##### Sous-section 2 : Expérience

Article 29 : Le candidat à une qualification de contrôle d'approche de précision avec moyen de surveillance doit satisfaire aux conditions de durée prescrites dans le plan de formation et réussir aux tests d'évaluation associés au module de formation qualifiante concerné.

##### Sous-section 3 : Habileté

Article 30 : Le candidat à une qualification de contrôle d'approche de précision doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire et peut réaliser les performances lui permettant d'exercer la fonction de contrôleur d'approche avec moyen de surveillance.

#### Section 6 : Conditions requises pour la qualification de contrôle régional

##### Sous-section 1 : Connaissances

Article 31 : L'obtention de la qualification de contrôle régional exige que le contrôleur connaisse au moins les sujets ci-après dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

- structure de l'espace aérien ;
- règles, procédures et sources d'informations ;
- installations de la navigation aérienne ;
- règles d'espacement et de séparation, les procédures d'approche IFR ;
- emploi des équipements du contrôle de la circulation ;
- topographie et les points de repères caractéristiques ;
- caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- phénomènes météorologiques ;
- plan d'urgence et de recherche et sauvetage ;

## Sous-section 2 : Expérience

Article 32 : Le candidat à une qualification de contrôle régional doit satisfaire aux conditions de durée prescrites dans le plan de formation et réussir aux tests formatifs et sommatifs (tests de module et de qualification) associés au module de formation qualifiante.

## Sous-section 3 : Habileté

Article 33 : Le candidat à une qualification de contrôle régional doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, à l'exercice du contrôle régional, qu'il a l'habileté nécessaire et peut réaliser les performances lui permettant d'exercer la fonction de contrôleur.

## Section 7 : Conditions requises pour la qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance

## Sous-section 1 : Connaissances.

Article 34 : L'obtention de la qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance exige que le contrôleur connaisse au moins les sujets ci-après dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

- structure de l'espace aérien ;
- règles, procédures et sources d'informations ;
- installations de la navigation aérienne ;
- règles d'espacement et de séparation, les procédures d'approche IFR ;
- emploi des équipements du contrôle de la circulation ,
- principes, emploi et limite d'emploi du moyen de surveillance et équipement associés ;
- procédures du contrôle régional avec moyen de surveillance notamment celles destinées à assurer un franchissement d'obstacles appropriés ;
- topographie et points de repères caractéristiques ;
- caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- phénomènes météorologiques ;
- plan d'urgence et de recherche et de sauvetage.

## Sous-section 2 : Expérience.

Article 35 : Le candidat à une qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance doit satisfaire aux conditions de durée prescrites dans le plan de formation et réussir aux tests formatifs et sommatifs (tests de module et de qualification) associés au module de formation qualifiante.

## Sous-section 3 : Habileté

Article 36 : Le candidat à une qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire et peut réaliser les performances lui permettant d'exercer la fonction de contrôleur régional avec moyen de surveillance.

## Sous-section 4 : Qualification-centre.

Article 37 : La qualification-centre correspond à l'obtention de toutes les qualifications de contrôle du centre d'affectation du contrôleur.

Il est défini quatre niveaux de qualification-centre selon le nombre de position de contrôle dans le centre et les moyens de contrôle utilisés :

- niveau 1 (code CCQ 1) : centres n'assurant que le service du contrôle d'aérodrome ;
- niveau 2 (code CCQ 2) centres n'assurant que le service du contrôle d'aérodrome et d'approche ;
- niveau 3 (code CCQ 3) centres n'assurant que le service du contrôle aérodrome d'approche et en route ;
- niveau 4 (code CCQ 4) centres n'assurant que le service du contrôle d'aérodrome, d'approche et en route avec des moyens de surveillance.

## Section 8 : Conditions requises pour la qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne

## Sous-section 1 : Connaissances

Article 38 : L'obtention de la qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne exige, en plus des sujets relatifs aux qualifications nécessaires à l'obtention de la qualification-centre, que le contrôleur connaisse les sujets ci-après :

- outils de simulation de contrôle (principe, usages et limites d'emploi) ;
- psychopédagogie.

## Sous-section 2 : Expérience.

Article 39 : Le candidat à une qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne, outre la détention d'une qualification-centre en état de validité, doit satisfaire aux conditions de durée prescrites dans le manuel d'instructeur, accomplir la période probatoire et réussir aux tests de confirmation.

## Sous-section 3 : Habileté.

Article 40 : Une qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne permet à son détenteur d'assurer l'encadrement et la formation qualifiante des contrôleurs stagiaires, le maintien de qualification des contrôleurs opérationnels du centre et de prendre en charge, le cas échéant, les élèves-contrôleurs en formation alternée.

Un contrôleur qualifié instructeur du contrôle de la circulation aérienne doit démontrer qu'il a l'habileté :

- de gérer les programmes de formation (conception, réalisation, mise à jour, adaptations, refontes) ;
- d'appliquer les principes de fonctionnement des cellules d'instruction de la circulation aérienne ;
- d'utiliser les outils didactiques (simulateur, matériel, fournitures).

#### Sous-section 4 : Formations qualifiantes

Article 41 : Les cellules d'instruction des centres agréés par l'autorité compétente sont habilitées à assurer les formations de qualification.

#### Sous-section 5 : Validité d'une qualification.

Article 42 : Les qualifications portées sur une licence cessent d'être valides lorsque le titulaire a cessé d'exercer les privilèges desdites qualifications pendant plus de six (06) mois.

La validation des qualifications déjà obtenues, s'opère par le suivi d'un programme défini dans le plan de formation du centre ayant délivré la qualification.

#### Sous-section 6 : Privilèges liés aux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

Article 43 : Les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne en état de validité, lui permettent selon chacune des qualifications ci-après :

- qualification de contrôle d'aérodrome : assurer le contrôle d'aérodrome, et/ou superviser la fourniture de ce service pour le ou les aérodromes correspondant à ladite qualification ;
- qualification de contrôle d'approche : assurer le contrôle d'approche, et/ou superviser la fourniture de ce service dont il a la qualification, dans les limites de responsabilités des espaces aériens relevant de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance : assurer le contrôle d'approche avec un moyen de surveillance (radar ou autre système de surveillance), et/ou superviser la fourniture de ce service dont il a la qualification, dans les limites de responsabilités des espaces aériens relevant de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- qualification de contrôle d'approche de prévision avec moyen de surveillance : assurer le contrôle radar d'approche de précision avec un moyen de surveillance (radar ou autre système), et/ou superviser la fourniture de ce service dont il a la qualification, dans les limites de responsabilités des espaces aériens relevant de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- qualification de contrôle régional : assurer et/ou superviser la fourniture du service de contrôle régional correspondant à la qualification dont il est détenteur, dans les limites de responsabilités des espaces relevant du contrôle régional ;
- qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance : assurer le contrôle régional avec un moyen de surveillance et/ou superviser la fourniture de ce service, dans les limites de responsabilités des espaces relevant du contrôle régional ;

- qualification centre : assurer et/ou superviser simultanément ou séparément l'ensemble des services de contrôle, dans les limites de responsabilités des espaces relevant du centre dont il détient toutes les qualifications ;
- qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne : assurer l'encadrement de la formation qualifiante des contrôleurs stagiaires, le maintien de qualification des contrôleurs opérationnels du centre et prendre en charge, le cas échéant, les élèves-contrôleurs en formation alternée.

#### Sous-section 7 : Délivrance du certificat de qualification

Article 44 : Les certificats de qualification nécessaires à l'obtention de la licence sont délivrés par un organisme agréé dans le respect des conditions prévues par le présent arrêté.

#### Sous-section 8 : Attestation médicale

Article 45 : L'attestation médicale de classe 3 est délivrée par un médecin - examinateur agréé par l'autorité compétente. A cet effet, celui-ci devra effectuer les examens prévus en annexe au présent arrêté.

Le médecin-examinateur rend compte de tous les cas où à son avis, l'inaptitude constatée est telle que l'exercice des privilèges demandés ou détenus n'est pas de nature à compromettre la sécurité aérienne

L'attestation médicale doit être renouvelée tous les 24 mois pour un contrôleur âgé de moins de 40 ans révolus ou tous les 12 mois s'il est âgé de plus de 40 ans.

#### Sous-section 9 : Manquements

Article 46 : Tout manquement aux dispositions du présent arrêté est passible de poursuites judiciaires et/ou disciplinaires conformément aux textes en vigueur.

#### Chapitre 4 : Dispositions transitoires et finales

Article 47 : Les personnes exerçant le métier de contrôleur de la circulation aérienne disposent d'un délai de six mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté pour satisfaire aux conditions d'aptitude médicale et prétendre à la licence.

Article 48 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de veiller à l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo

Fait à Brazzaville, le 20 décembre 2010

Isidore MVOUBA

## ANNEXES

## I - PROGRAMME MINIMUM DE LA FORMATION INITIALE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

## II- NORMES D'APTITUDE MEDICALES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE (ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3)

## III- AGREMENT DES FORMATIONS ET DES EXAMINATEURS OU EVALUATEURS DE COMPETENCE ET HOMOLOGATION DES ORGANISMES DE FORMATION

## IV - PROCESSUS DE DELIVRANCE D'UNE LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

## V - COMPETENCES LINGUISTIQUES

## ANNEXE I :

## PROGRAMME MINIMUM DE LA FORMATION INITIALE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

## SOMMAIRE DU PROGRAMME MINIMAL REQUIS POUR LA FORMATION INITIALE DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE

Le candidat à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit prouver qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui du titulaire d'une licence.

## DROIT AERIEN

Réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne.

## EQUIPEMENT DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne.

## CONNAISSANCES GENERALES

- Principes de vol ;
- principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des groupes motopropulseurs et des systèmes ;
- performances des aéronefs intéressants les opérations de contrôle de la circulation aérienne.

## PERFORMANCES HUMAINES

- Performances humaines applicables au contrôle de la circulation aérienne.

## LANGUE

Le français et l'anglais : aptitude à parler ces langues

sans accent ni autre difficulté de nature à gêner les communications radio.

## METEOROLOGIE

- Météorologie aéronautique ;
- Emploi et appréciation de la documentation et de l'information météorologiques ;
- Origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques ayant une influence sur la conduite et la sécurité vols ;
- altimétrie

## NAVIGATION

- Principes de la navigation aérienne ;
- Principes, limites d'emploi et précision des systèmes et des aides visuelles de navigation.

## PROCEDURES OPERATIONNELLES

- Procédure du contrôle de la circulation aérienne, des communications et de la radiotéléphonie, y compris la phraséologie (procédures régulières, procédures non régulières et procédures d'urgence) ;
- Emploi de documentation aéronautique pertinente ;
- Pratiques de sécurité associées au vol.

## REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE.

- Règles de l'air ;
- Altimétrie ;
- Division et organisation de l'espace ;
- Procédures de gestion du trafic avec ou sans moyen de surveillance.

## INFORMATIQUE

Utilisation de l'outil informatique (système d'exploitation, système de gestion de base de données, traitement de texte, tableur).

## ANNEXE II

## NORMES D'APTITUDE MEDICALES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE (ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3).

## NORMES D'APTITUDE MEDICALES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE (ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3)

L'exercice des fonctions de contrôle de la circulation aérienne est subordonné à un examen médical destiné à vérifier que les intéressés satisfont aux conditions d'aptitude suivantes :

- aptitude physique générale;
- aptitude mentale;
- aptitude ophtalmologique;

### - aptitude oto-rhino-laryngologique

Lors des visites médicales destinées à vérifier les conditions médicales particulières pour l'exercice des fonctions de contrôle de la navigation aérienne, sont particulièrement étudiées les modifications survenues par rapport aux examens précédents, l'efficacité et la tolérance des thérapeutiques éventuelles, temporaires ou prolongées, en tenant compte de l'expérience du contrôle aérien acquise par l'intéressé.

Toutefois, si l'état de santé de l'intéressé doit rester compatible avec les fonctions exercées, le médecin habilité doit veiller à prévenir les répercussions pathologiques éventuelles des conditions particulières d'activité.

### APTITUDE PHYSIQUE GENERALE

Au moment de l'examen, l'aptitude est envisagée en tenant compte de la compatibilité des affections évolutives, chroniques ou séquellaires, avec les fonctions exercées et les possibilités d'amélioration et de guérison par une thérapeutique appropriée.

Mais l'appréciation de l'aptitude est laissée au jugement du seul médecin habilité qui peut avoir recours s'il l'estime nécessaire à tout examen complémentaire et/ou à l'avis de spécialistes compétents ; la décision restant de sa seule responsabilité.

A. Anamnèse : Antécédents médicaux personnels et familiaux devant figurer sur le protocole d'examen ;

B. Examen clinique de tous les appareils ;

C. Examens complémentaires obligatoires :

- radiographie thoracique par cliché standard ou radiophotographie ;
- électrocardiogramme au repos ;
- examen d'urine post prandial par bandelettes réactives : protéines, glucose, sang, corps cétoniques, ph et nitrites ;
- hémogramme complet avec VGM et numération des plaquettes ;
- vitesse de sédimentation ;
- glycémie à jeun ;
- créatinémie ;
- cholestérol total avec HDL et LDL ;
- gamma GT.

Lors de la première affectation à une fonction de contrôle, dépistage dans les urines de substances susceptibles d'entraîner une pharmacodépendance altérant la vigilance.

### APTITUDE MENTALE

Examen clinique

Appréciation de l'incidence des symptômes neurologiques et des troubles psychiques éventuellement à l'aide d'examens complémentaires (biologiques, toxicologiques, radiologiques, neurophysiologiques et psychométriques) ;

### Antécédents personnels

Doivent être exempts de toute notion d'épisode dysthymique ou délirant. Les antécédents de psychose toxique aiguë ne sont pas nécessairement incompatibles avec l'exercice des fonctions de contrôle de la navigation aérienne, à condition que la santé de l'intéressé n'ait pas subi de dommages permanents.

### Incompatibilité

Les pathologies mentales constituées de :

- toute psychose (aiguë ou chronique, organique, schizophrénique, affective, infantile, délirante ou non), qu'elle soit en activité ou en rémission ;
- tout trouble névrotique établi (caractérisé par des symptômes : anxieux, hystériques, phobiques, obsessionnels et compulsifs, hypocondriaques).

En fonction de leur retentissement et en tenant compte des limites imposées dans les principes généraux d'aptitude, il faut discuter :

- des troubles du fonctionnement physiologique d'origine psychique,
- les troubles de l'organisation de la personnalité, qui sera explorée sur tous ses aspects : intellectuel, affectif, comportemental, instinctuel et social.

Un avis spécialisé doit être impérativement demandé en cas de troubles, présents ou passés, constatés ou suspectés. On veillera notamment à ce que les conséquences des traitements mis en œuvre ne perturbent pas la vigilance de l'intéressé et à ce que l'examen clinique de celui-ci ne révèle ni pharmacodépendance, ni alcoolisme chronique confirmés par des examens complémentaires.

### APTITUDE OPHTALMOLOGIQUE

Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes doit être normal. Est incompatible avec l'exercice des fonctions de contrôle de la circulation aérienne tout état pathologique aigu ou chronique de l'un ou des deux yeux ou de leurs annexes de nature à en affecter le fonctionnement.

### Le retentissement oculaire

Le retentissement oculaire d'affections générales (HTA, diabète, dyslipidémies, allergies, etc.), du port de lentilles correctrices et d'affections chroniques oculaires (glaucome, cataracte, etc.) doit être évalué pour s'assurer qu'il ne met pas en cause la sécurité aérienne.

### Les corrections chirurgicales

Des amétropies sont incompatibles avec l'exercice des fonctions de contrôle de la navigation aérienne.

Lors de leur première visite médicale, les intéressés doivent remettre au médecin habilité un certificat délivré par un ophtalmologiste, établi dans le mois



précédent, sans préciser la mention d'aptitude :

- la valeur de l'acuité visuelle de loin sans et avec correction éventuelle pour chaque oeil pris séparément ;
- la valeur de la correction optique ;
- le compte rendu de l'examen bio microscopique des segments antérieurs ;
- l'état du fond d'oeil.

Le champ visuel

Le champ visuel de chaque oeil, relevé éventuellement avec correction, doit être normal. Toute anomalie entraînera obligatoirement une exploration par un ophtalmologiste.

Le sens chromatique

Le sens chromatique doit être normal aux tables d'Ichihara pour chaque oeil pris séparément. En cas d'erreurs commises dans la lecture de ces tables, l'intéressé doit être capable d'identifier sans erreur, dans des conditions monoculaires, les couleurs de la lanterne chromoptométrique, type aviation, présentées à 5 mètres, pendant 1 seconde sous une ouverture de 3 minutes d'angle.

La motilité intrinsèque

La motilité intrinsèque doit être normale.

#### VISION BINOCULAIRE

La motilité extrinsèque ne doit révéler ni déficit oculomoteur ni diplopie.

Les hétérophories de loin et de près mesurées sans et avec correction doivent être inférieures ou égales :

- 1 dioptrie pour les hyperphories,
- 6 dioptries de loin, 4 dioptries de près pour les éso-phories,
- 8 dioptries de loin et de près pour les exophories.

Les mesures sont pratiquées avec l'aile de MADDOX de près, avec la baguette de MADDOX de loin. L'équilibre oculomoteur est confirmé par le test de SCHOBER

En cas de valeurs supérieures, un bilan orthoptique doit être effectué en vue d'une rééducation éventuelle qui, si elle s'avère inefficace, entraîne l'inaptitude aux fonctions de contrôle.

Le punctum proximum de convergence doit être inférieur ou égal à 10 cm.

La parallaxe stéréoscopique mesurée avec le test TNO éventuellement avec correction, ne peut être inférieure à 120 secondes.

Acuité visuelle de près :

L'acuité visuelle de près mesurée avec l'échelle de PARINAUD à 33 cm doit correspondre pour chaque

oeil pris séparément à la lecture du paragraphe n° 2 sans correction et avec la correction de loin éventuellement.

Acuité visuelle de loin

L'acuité visuelle angulaire de loin, mesurée en ambiance photopique, doit être au moins égale à 1 /10 pour chaque oeil pris séparément sans correction, améliorable à 7/10 avec correction qui peut être obtenue par lunettes ou lentilles précornéennes. Ces corrections seront obligatoirement portées dans l'exercice des fonctions.

La différence d'acuité visuelle entre les deux yeux, éventuellement avec correction, ne peut excéder 3/10.

L'amétropie doit être égale ou inférieure à 4 dioptries pour la myopie et à 3 dioptries pour l'hypermétropie. L'astigmatisme, mesuré à l'ophtalmomètre de JAVAL (sans tenir compte de l'astigmatisme physiologique de 0,5 dioptries), ne doit pas être supérieur à 2 dioptries.

L'amétropie ne doit pas s'accompagner de lésion du fond d'oeil.

#### APTITUDE OTO-RHINO-LARYNGOLOGIQUE

Examen clinique

Toutes les affections aiguës ou chroniques, unies ou bilatérales, doivent rester compatibles avec les fonctions exercées. Les malformations de l'oreille externe doivent être appréciées en fonction de la gêne apportée au port d'équipements spéciaux.

Audiométrie tonale

L'audiométrie tonale doit être pratiquée en conduction aérienne et osseuse pour chaque oreille prise séparément. L'intéressé, examiné au moyen d'un audiomètre à sons purs dans le silence, ne doit pas présenter de déficit supérieur à :

- 15 décibels pour les fréquences 500, 1000, 2000 Hertz,
- 25 décibels pour la fréquence à 3000 Hertz,
- 35 décibels pour la fréquence à 4000 hertz.

Toutefois, l'aptitude sera prononcée en cas de déficit égal à 40 décibels à 4000 Hertz, sous réserve que le déficit sur 3000 Hertz ne soit pas supérieur à 20 décibels.

Dans l'éventualité où existe une anomalie, l'aptitude est prononcée si :

- l'impédancemétrie est normale,
- l'intelligibilité, en audiométrie vocale dans le silence absolu, atteint 50% des éléments du langage à 25 décibels au-dessus du seuil de référence, en l'absence d'une importante distorsion des sons aux intensités supraliminaires, et 100% des éléments du langage à 30 décibels.

## ANNEXE III

**AGRÈMENT DES FORMATIONS ET DES EXAMINATEURS OU ÉVALUATEURS DE COMPÉTENCE ET HOMOLOGATION DES ORGANISMES DE FORMATION**

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

A cette fin l'autorité compétente contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent arrêté.

Outre ce contrôle régulier, l'autorité compétente peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en oeuvre de ta présente annexe et des normes qu'elle contient.

### III.1. Homologation d'un organisme de formation

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

b) Lorsque le principal établissement de l'organisme de formation demandeur ou, le cas échéant, son siège social se situe en République du Congo, les demandes d'homologation sont présentées à l'autorité compétente.

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

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

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

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

### III.2. Agrément des cursus de formation, des plans de formation en unité et des programmes de compétence d'unité

Les formations et les modalités d'évaluation des compétences prévues à la présente annexe, qui sont dispensées aux contrôleurs de la circulation aérienne,

doivent être agréées par l'autorité compétente.

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

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

### III.3. Surveillance et contrôle du système de formation

L'autorité compétente 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.

### III.4. Agréments des examinateurs ou évaluateurs de compétence

L'autorité compétente agréee les titulaires de licences habilités à exercer les fonctions d'examineur de compétence ou d'évaluateur de compétence pour la formation continue. L'agrément est valide pour une période renouvelable de trois (03) ans.

#### APPENDICE AU PARAGRAPHE III.1 -EXIGENCES RELATIVES AUX HOMOLOGATIONS DÉLIVRÉES AUX ORGANISMES DE FORMATION

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

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

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

c) communiquer à l'autorité compétente 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.

nies dans le présent arrêté sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés ;

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

2. Les homologations doivent :

- a) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation ;
- b) indiquer les types de services homologués ;
- c) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1 ;
- d) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

#### APPENDICE AU PARAGRAPHE III.2.

##### - EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION

###### Partie A :

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

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

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

###### Partie B :

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

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

La formation continue consiste en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établit des programmes de compétences décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes sont réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue est arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité de qualification, eu égard, notamment, aux changements réalisés ou planifiés de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité.

La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne est évaluée au moins tous les trois (03) ans.

Le prestataire de service de la navigation aérienne veille à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licence dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

###### ANNEXE IV :

#### -PROCESSUS DE DELIVRANCE D'UNE LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIEENNE

Processus de délivrance de la licence

Il comporte 4 étapes :

###### Etape 1 :

Présentation du candidat à l'autorité compétente

Candidat Contrôleur :

- Se présente aux autorités nationales de l'aviation civile avec son diplôme et une copie d'acte de naissance

ANAC :

- vérifie :
- l'âge du candidat ;
- ses connaissances (copie diplôme Ecole agréée ou test de connaissance)
- Fait remplir le formulaire de demande de licence.
- donne la liste des médecins et des centres de formation qualifiante agréés ;
- ouvre un dossier au nom du candidat

###### Etape 2 :

Visite médicale pour l'obtention de l'attestation de classe 3

Candidat contrôleur :

- se présente au médecin pour subir la visite médicale,
- ou une contre visite demandée par le comité médical de recours.

Médecin agréé :

- procède à la visite médicale

- délivre l'attestation si les résultats sont concluants
- envoie les éléments pertinents au médecin agréé pour centralisation.

Autorité compétente :

- verse au dossier du candidat l'attestation médicale de classe 3.

Etape 3 :

Formation pour l'obtention de la 1<sup>re</sup> qualification

Centre agréé de formation qualifiante :

- accepte en stage de formation qualifiante sur la base des conditions de connaissance et d'aptitude médicale ;
- organise le test de qualification en vue de la délivrance de la qualification (commission de qualification).

Contrôleur stagiaire :

- suit la formation

Cellule agréée :

- assure la formation

Centre agréé de formation qualifiante :

- assure le suivi du déroulement du processus de la formation.

Etape 4

Constitution et transmission du dossier

Délivrance de la licence.

Contrôleur :

Complète son dossier au niveau de l'ANAC par la fourniture :

- d'une attestation de la 1<sup>ère</sup> qualification d'un centre de contrôle ;
- d'un certificat de nationalité ;
- de 4 photos d'identité.

Autorité compétente

- délivre la licence sur la base du dossier complet.

ANNEXE V :

#### - COMPETENCES LINGUISTIQUES

I-) Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension des langues anglaise et française est satisfaisant. Leur compétence linguistique est déterminée par l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques qui figure à l'appendice de la présente annexe.

II-) Le niveau minimum requis en application du I ci-dessus est le niveau 4 de l'échelle d'évaluation en matière de compétences linguistiques.

III-) Nonobstant les dispositions du II-) ci-dessus, l'autorité compétente peut exiger le niveau 5 de l'échelle d'évaluation en matière de compétences linguistiques, en langue anglaise, dans les cas où les conditions opérationnelles d'exercice d'une qualification donnée justifient un niveau supérieur pour des raisons impératives de sécurité.

#### ECHELLE D'EVALUATION DES COMPETENCES LINGUISTIQUES

Niveau : EXPERT 6

**Prononciation :** Utilise un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique. Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante départementale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension

**Structure :** Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche. Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.

**Vocabulaire :** 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.

**Aisance :** 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.

**Compréhension :** Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.

**Interactions :** Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.

Niveau : AVANCE 5

**Prononciation :** Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante départementale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.

**Structure :** Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées, mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information.

**Vocabulaire :** 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.

**Aisance :** 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.

**Compréhension :** Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.

**Interactions :** Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur - auditeur.

**Niveau :** OPERATIONNEL 4

**Prononciation :** La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante départementale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.

**Structure :** 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.

**Vocabulaire :** 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.

**Aisance :** Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression lors du passage des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans que cela nuise à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.

**Compréhension :** 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'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.

**Interactions :** Les réponses sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Amorçe et soutient une conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'un malentendu apparaît, en vérifiant, en confirmant ou en clari-

fiant l'information.

**Niveau :** PRE-OPERATIONNEL 3

**Prononciation :** La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante départementale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.

**Structure :** 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.

**Vocabulaire :** Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.

**Aisance :** 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.

**Compréhension :** Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisé est suffisamment intelligible pour une communauté internationale d'utilisateurs. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.

**Interactions :** 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.

**Niveau :** ELEMENTAIRE 2

**Prononciation :** La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante départementale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.

**Structure :** Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.

**Vocabulaire :** Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.

**Aisance :** Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et très courts avec des pauses fréquentes. L'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distrait l'attention.

**Compréhension :** La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.

Interactions : Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.

Niveau : PRE-ELEMENTAIRE 1

Prononciation : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

Structure : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

Vocabulaire : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

Aisance : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

Compréhension : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

Interactions : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

#### METHODE D'EVALUATION DES COMPETENCES LINGUISTIQUES

La méthode de contrôle doit s'assurer que les contrôleurs de la circulation aérienne :

a) communiqueront efficacement dans les échanges en radiotéléphonie (téléphone/ radiotéléphone) et en face à face ;

b) s'exprimeront avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;

c) utiliseront des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple, vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;

d) traiteront efficacement, et avec une relative aisance, les difficultés linguistiques causées 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) utiliseront un dialecte ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.

**Arrêté n° 10447 du 20 décembre 2010** fixant les caractéristiques physiques de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

Le ministre d'Etat, coordonnateur du pôle des infrastructures de base, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Vu la Convention signée le 25 octobre 1974 relative à l'ASECNA ;

Vu le protocole d'accord modificatif de la convention de Dakar du 25 octobre 1974 et des statuts relatifs à l'ASECNA ;

Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant créa-

tion et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n° 2009-335 du 15 septembre 2009 portant nomination des membres du Gouvernement,

Vu décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2010-336 du 14 juin 2010 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Arrête :

Article premier : La licence de contrôleur de la circulation aérienne, dont un modèle est ci-joint, est conforme aux caractéristiques décrites ainsi qu'il suit :

#### 1- La couverture

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est de couleur jaune. Elle comporte les inscriptions suivantes :

« REPUBLIQUE DU CONGO », « Republic of Congo », « LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE », « Air Traffic Controller's Licence ».

Ces inscriptions sont contenues dans un rectangle de couleur noire aux angles droits.

#### 2- La forme

La licence de contrôleur de la circulation aérienne a la forme d'un carnet aux dimensions de 15 cm sur 11 cm.

#### 3- Le carnet

La licence comporte trente-trois pages intérieures :

- la première page de couverture est de couleur jaune et contient le titre de la licence ;
- la page 2 est laissée intentionnellement vide ;
- la page 3 est une reproduction de la page 1 plus le numéro de la licence, mais moins les inscriptions « REPUBLIQUE DU CONGO », « Republic of Congo » ;
- la page 4 décrit en détail l'identification du détenteur de la licence et le service ayant autorité de signature de celle-ci ;
- la page 5 contient un avis important sur la finalité des inscriptions portées sur la licence destinée au détenteur de celle-ci ;
- les pages 6 et 7 présentent, respectivement en français et en anglais, les catégories de qualifications, leur sigle et leur contenu ;
- les pages 8 à 15 contiennent les mises à jour des qualifications de contrôle sous forme d'un tableau à trois colonnes (date, catégorie de la qualification et le visa de l'autorité) ;
- les pages 16 à 25 contiennent les mises à jour des examens médicaux (date de l'examen, résultat et visa de l'autorité médicale, validité de la licence,

- signature et cachet de l'autorité) ;
- les pages 26 et 27 contiennent les mises à jour des compétences linguistiques (niveau, date d'expiration, visa de l'autorité) ;
  - les pages 28 et 29 sont réservées au service de délivrance des licences qui y portent les observations jugées nécessaires ;
  - à la page 30, il est rappelé en français et en anglais, les privilèges liés à la détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
  - la page 31 donne des renseignements utiles sur le renouvellement de la licence ;
  - la page 32 donne les renseignements utiles sur la délivrance des qualifications et le retrait d'une licence ; il y est également rappelé le numéro de la licence ;
  - la page 33 est laissée intentionnellement vide ;
  - la page 34 est la dernière page de couverture ;
  - les rubriques sont suivies d'un chiffre romain entre parenthèses, renvoyant à la recommandation de l'annexe 1 à la convention de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### 4- Numérotation de la licence

Le numéro d'une licence se décompose ainsi dans l'ordre :

1. Les quatre premiers chiffres représentent le numéro de délivrance de la première qualification de contrôle du titulaire,
2. Les 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> chiffres : le code ASECNA à 3 chiffres de la République du Congo ;
3. Les 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> chiffres : le jour du mois en cours ;
4. Les 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> chiffres : le mois en cours ;
5. Les 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> chiffres : l'année en cours ;
6. Les 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> : le numéro d'enregistrement dans le registre de l'agence nationale de l'aviation civile.

Le tableau ci-dessus donne un exemple de numéro de licence :

0032	numéro de délivrance de la première qualification de contrôle du titulaire
020	le code ASECNA de la République du Congo
01	le 1 <sup>er</sup> du mois
04	mois d'avril
10	année 2010
012	numéro d'enregistrement par le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile

Article 2 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de veiller à l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 20 décembre 2010

Isidore MVOUBA

**Arrêté n° 10448 du 20 décembre 2010**  
fixant les conditions d'agrément des organismes

chargés du contrôle du niveau des compétences linguistiques des pilotes et contrôleurs de la circulation aérienne.

Le ministre d'Etat, coordonnateur du pôle des infrastructures de base, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Vu la Convention signée le 25 octobre 1974 relative à l'ASECNA ;

Vu le protocole d'accord modificatif de la convention de Dakar du 25 octobre 1974 et des statuts relatifs à l'ASECNA ;

Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n° 2009-335 du 15 septembre 2009 portant nomination des membres du Gouvernement,

Vu décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2010-336 du 14 juin 2010 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Arrête :

#### Chapitre 1 : Des conditions de délivrance de l'agrément

Article premier : Le présent arrêté fixe les conditions d'agrément des organismes chargés du contrôle du niveau des compétences linguistiques des pilotes et contrôleurs de la circulation aérienne, ci-après désignés « organismes ».

Article 2 : Les organismes pouvant assurer le contrôle du niveau des compétences linguistiques des pilotes et contrôleurs de la circulation aérienne, établissant qu'ils sont capables de parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, sont agréées par le ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions prévues par le présent arrêté et ses annexes.

L'agrément permet aux organismes chargés du contrôle du niveau des compétences linguistiques des pilotes et contrôleurs de la circulation aérienne d'organiser les contrôles permettant d'attester le niveau 4 ou 5 de l'échelle d'évaluation fixée en annexe trois du présent arrêté.

Article 3 : Cet agrément ne peut être délivré que si les conditions suivantes sont remplies :

- le lieu d'établissement principal ou le siège social de l'organisme est situé sur le territoire congolais, sauf dérogation accordée par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- le service de l'agence nationale de l'aviation civile

en charge de la délivrance des licences a la possibilité de contrôler la conformité aux conditions du présent arrêté ;

- l'organisme remplit toutes les conditions du présent arrêté et de ses annexes.

Article 4 : Les dispositions prises par l'organisme pour l'application du présent arrêté, en vue d'assurer l'organisation des contrôles des compétences linguistiques, y compris le système de gestion de la qualité mentionnée à l'article 9, sont décrites dans un document dénommé « spécifications d'approbation pour les contrôles des compétences linguistiques », ci-après dénommé « spécifications techniques ».

Ce document, qui doit être conforme au document type figurant en annexe 1 du présent arrêté, est joint à la demande d'agrément.

L'ensemble des dispositions contenues dans ce document, y compris les méthodes de contrôle qui doivent permettre de réaliser les contrôles linguistiques conformément aux dispositions des annexes 2 et 3, sont approuvées par le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile.

Article 5: L'organisme est inspecté pour vérifier s'il répond aux conditions du présent arrêté après étude de la demande. Sous réserve d'une inspection satisfaisante, l'agrément est délivré par le ministre chargé de l'aviation civile pour une durée maximale initiale d'un an. Il peut être renouvelé pour une durée maximale de trois ans:

#### Chapitre 2 : Du contenu de l'agrément

Article 6 : Les « spécifications techniques » mentionnées à l'article 4 du présent arrêté, ainsi que leurs amendements, doivent être tenus à jour et mis à la disposition des personnels chargés par l'organisme agréé des compétences linguistiques.

Article 7 : L'organisme doit mettre en place une structure adaptée à la nature et au volume des contrôles effectués ainsi que des installations et des moyens matériels adaptés.

Article 8 : Afin d'assurer un processus de contrôle impartial, l'organisme doit être juridiquement indépendant de tout organisme ou établissement de formation aux langues.

Article 9 : L'organisme doit disposer des procédures comportant un « système de gestion de la qualité » qui permettent de s'assurer de la conformité à toutes les exigences réglementaires appropriées de manière à établir et à maintenir une totale conformité avec les normes de contrôle, les standards et les procédures. Ce système permet de détecter toute déficience et d'y remédier par les actions correctrices. Il met à la disposition des personnels chargés d'organiser les contrôles une documentation technique appropriée exposant de façon claire les procédures à suivre. Le système de gestion de la qualité doit à tout moment garantir un niveau de qualité des contrôles.

Article 10 : L'organisme doit démontrer qu'il dispose d'un personnel d'encadrement technique et d'examineurs de compétences linguistiques qualifiés et en nombre suffisant pour assurer un niveau de qualité et une homogénéité satisfaisante dans les contrôles.

Il doit démontrer qu'il maintient la confidentialité du matériel de contrôle. Le personnel d'encadrement est chargé de l'organisation des contrôles. Une liste du personnel, y compris d'encadrement, est incluse dans le document « spécifications techniques ».

Article 11 : Les personnels d'encadrement technique et les examinateurs de compétences linguistiques doivent répondre aux conditions suivantes :

- détenir les compétences linguistiques et aéronautiques appropriées
- détenir la compétence requise pour mener les contrôles ;
- avoir reçu la formation technique complémentaire adaptée au matériel de contrôle mis à leur disposition ;
- avoir suivi au moins une séance de standardisation organisée par un service de l'aviation civile dont la qualité de service est approuvée par le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile.

L'organisme établit et tient à jour pour chaque examinateur un dossier contenant l'ensemble des pièces rendant compte du niveau initial de la formation et du maintien des compétences des examinateurs.

Article 12 : Les personnels d'encadrement technique et les examinateurs de compétences linguistiques doivent être détenteurs au moins du niveau de compétence linguistique qu'ils sont habilités à contrôler. Ils doivent présenter des garanties morales et une intégrité propre à garantir la qualité et l'impartialité des contrôles. Ils sont désignés par le ministre chargé de l'aviation civile.

#### Chapitre 3 : Du fonctionnement de l'organisme

Article 13 : Une fois l'agrément obtenu, les personnels d'encadrement technique et les examinateurs de compétence linguistique peuvent exercer les privilèges attachés aux « spécifications techniques ».

Article 14 : L'organisme doit pouvoir, à tout moment, démontrer au service de l'agence nationale de l'aviation civile en charge de la délivrance des licences qu'il satisfait aux dispositions du présent arrêté. A ce titre, les agents de ce service peuvent prendre part à des séances de contrôle. Lors de ces inspections, ces agents ont libre accès aux archives de l'organisme, aux documents d'agrément, aux dossiers de contrôles, aux dossiers d'examineurs, et à tout autre document jugé utile. Le rapport d'inspection est communiqué à l'organisme.

Article 15 : L'organisme établit et tient à jour, pour chaque personne contrôlée qu'il évalue, un dossier des contrôles comportant notamment l'identité, les



différentes pièces et rapports détaillés des contrôles, qu'ils soient effectués au sol, en vol et sur entraîneur de vol synthétique, et le niveau linguistique obtenu. Il tient ces dossiers à la disposition du service de l'agence nationale de l'aviation civile en charge de la délivrance des licences.

Le dossier de chaque personne contrôlée doit être conservé au moins dix ans. Les dossiers doivent être portés à la connaissance des intéressés et visés par eux.

Article 16 : A l'issue d'un contrôle, le responsable de l'organisme ou son adjoint adresse au service de l'agence nationale de l'aviation civile en charge de la délivrance des licences un rapport signé indiquant la date, le résultat du contrôle ainsi que le niveau de compétence atteint.

Article 17: L'organisme est tenu de faire évoluer son organisation en fonction de la complexité et du volume des contrôles effectués afin de garantir le niveau de qualité des contrôles.

Toute modification apportée par cet organisme aux dispositions incluses dans les « spécifications techniques » est soumise à l'approbation du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile. Celui-ci peut demander que ces dispositions soient modifiées s'il apparaît qu'elles ne permettent pas de garantir le niveau de qualité exigé des contrôles

Article 18 : L'organisme doit préparer et tenir à jour un « guide du contrôle des compétences linguistiques » contenant les informations et les instructions nécessaires aux examinateurs pour s'acquitter de leurs tâches et pour guider les candidats sur la manière de répondre aux exigences du contrôle. Le guide doit indiquer les objectifs et buts du contrôle pour chaque phase du contrôle auxquels les candidats doivent se conformer. Il doit être conforme au guide d'évaluation établi par l'agence nationale de l'aviation civile.

Article 19 : Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre ou retirer l'agrément si les conditions techniques ayant conduit à la délivrance de l'agrément ne sont plus respectées, notamment s'il apparaît que la qualité ou l'impartialité des contrôles n'est plus garantie.

Article 20 : Dans des circonstances exceptionnelles, un personnel d'encadrement technique ou un examinateur de compétences linguistiques peut être désigné par le ministre chargé de l'aviation civile pour faire contrôler les compétences linguistiques hors d'un organisme agréé.

#### Chapitre 4 : Disposition finale

Article 21: Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de veiller à l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 20 décembre 2010

Isidore MVOUBA

#### ANNEXE 1:

##### SPECIFICATIONS D'AGREMENT DE L'ORGANISME

###### Organisation

Organisation financière et administrative de l'organisme démontrant un fonctionnement autonome et indépendant, notamment par rapport aux organismes de formation linguistique.

Structure de l'organisme (organigramme détaillé).

###### Moyens

Plan des locaux.

Moyens matériels utilisés (salle et/ou sur entraîneur de vol synthétique...).

Liste nominative du personnel d'encadrement.

Liste nominative des examinateurs.

###### Procédures

(Permettant d'assurer le respect des normes de contrôle des compétences linguistiques telles que décrites en annexe II et III)

Description de l'organisation des contrôles.

Description du matériel de contrôle.

Description des outils de contrôle (bandes préenregistrées, banques de données...).

Description des modalités de contrôle et de notation.

Description des procédures établies en vue de maintenir la confidentialité des outils de contrôle.

Description du maintien des compétences du personnel chargé d'effectuer les contrôles des compétences linguistiques.

Manuel qualité.

Guide du contrôle des compétences linguistiques.

###### Dossiers

Descriptif du dossier des contrôles des pilotes et contrôleurs de la circulation aérienne.

Descriptif du dossier d'examineurs.

Conditions d'archivage des dossiers et mode d'accès aux documents.

#### ANNEXE 2 :

##### METHODE D'EVALUATION DES COMPETENCES LINGUISTIQUES

La méthode d'évaluation doit permettre d'établir que les pilotes et contrôleurs de la circulation aérienne :

a) Communiqueront efficacement dans les échanges en radiotéléphonie (téléphone/ radiotéléphone) et en face-à-face ;

b) S'exprimeront avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;

c) Utiliseront des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple, vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;

d) Traiteront efficacement et avec une relative aisance les difficultés linguistiques causées 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) Utiliseront un dialecte ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.

**Arrêté n° 10449 du 20 décembre 2010** relatif au contrôle du niveau de compétence linguistique en langue anglaise des pilotes et contrôleurs de la circulation aérienne

Le ministre d'Etat, coordonnateur du pôle des infrastructures de base, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Vu la Convention signée le 25 octobre 1974 relative à l'ASECNA ;

Vu le protocole d'accord modificatif de la convention de Dakar du 25 octobre 1974 et des statuts relatifs à l'ASECNA ;

Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n° 2009-335 du 15 septembre 2009 portant nomination des membres du Gouvernement,

Vu décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2010-336 du 14 juin 2010 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Arrête :

### Chapitre 1 : Généralités

Article premier : Le contrôle du niveau de compétence en langue anglaise des pilotes et contrôleurs de la circulation aérienne se déroule selon les conditions prévues par le présent arrêté.

Article 2 : Le contrôle du niveau de compétence en langue anglaise comprend six niveaux :

- niveau 1, préliminaire ;
- niveau 2, élémentaire ;
- niveau 3, pré opérationnel ;

- niveau 4, opérationnel ;
- niveau 5, avancé ;
- niveau 6, expert.

Le niveau 4 est le minimum exigé pour les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne.

Article 3 . Le contrôle mentionné à l'article premier du présent arrêté comporte deux épreuves qui sont notées en prenant en compte des critères de compréhension, d'aisance, de vocabulaire, de structure et de prononciation de l'échelle d'évaluation figurant en annexe au présent arrêté.

Article 4 : Le candidat ayant obtenu une note au moins égale à 10 pour chacune des deux épreuves est déclaré avoir satisfait au maintien de son niveau de compétence en langue anglaise.

Il reçoit une attestation de réussite qui spécifie le niveau de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques mentionnées à l'article 2 du présent arrêté. La plus faible des notes obtenues par le candidat détermine le niveau obtenu comme ci-après :

- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est au moins égale à 10 obtient le niveau 4 ;
- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est au moins égale à 14 obtient le niveau 5 ;
- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est au moins égale à 18 obtient le niveau 6.

Article 5 : La durée de validité de la compétence linguistique est fonction du niveau obtenu lors d'un contrôle effectué par un examinateur agréé :

- niveau 4, valable 3 ans ;
- niveau 5, valable 6 ans ;
- niveau 6, valable à vie.

Article 6 : Les examinateurs faisant passer les épreuves sont nommés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Chapitre 2 : Du contenu du contrôle du niveau de compétence selon les règles de vol aux instruments

Article 7 : La première épreuve est destinée à déterminer l'aptitude du candidat à écouter, comprendre et restituer des enregistrements réels d'une liaison entre un aéronef et un organisme de contrôle de la circulation aérienne et d'une émission météorologique.

Elle consiste pour le candidat à collationner par écrit en anglais certains éléments de la bande sonore écoutée.

Cette épreuve, dont la durée maximum est de quinze minutes, est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

Article 8 : La deuxième épreuve est destinée à déterminer la capacité du candidat à communiquer aisément sur tout sujet intéressant les circonstances normales et anormales d'un vol. Le candidat doit être apte à comprendre et exécuter, en langue anglaise, les procédures radiotéléphoniques avec un organisme de contrôle de la circulation aérienne ou un aéronef et doit être apte à communiquer, dans cette même langue, avec les autres membres de l'équipage ou de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Cette épreuve comporte, pour les pilotes, l'exécution d'un vol fictif, y compris sa préparation. Le candidat doit s'exprimer et réagir de manière pertinente aux informations et aux instructions qui lui sont communiquées et échanger avec un autre candidat, avec lequel il est censé constituer un équipage.

Le candidat n'est autorisé à s'exprimer qu'en langue anglaise.

Cette épreuve, dont la durée maximum est de vingt cinq minutes pour chacun des candidats, est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

Chapitre 3 : Du contenu du contrôle du niveau de compétence selon les règles de vol à vue.

Article 9 : La première épreuve est destinée à déterminer l'aptitude du candidat à écouter, comprendre et restituer des enregistrements réels d'une liaison entre un aéronef et un organisme de contrôle de la circulation aérienne et d'une émission météorologique.

Elle consiste pour le candidat à collationner par écrit en anglais certains éléments de la bande sonore écoutée.

Cette épreuve, dont la durée maximum est de quinze minutes, est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

Article 10 : La deuxième épreuve est destinée à déterminer la capacité du candidat à communiquer aisément sur tout sujet intéressant les circonstances normales et anormales d'un vol. Le candidat doit être apte à comprendre et exécuter, en langue anglaise, les procédures radiotéléphoniques avec un aéronef ou un organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Cette épreuve comporte, pour le pilote, l'exécution d'un vol fictif, y compris sa préparation. Le candidat doit s'exprimer et réagir de manière pertinente aux informations et aux instructions qui lui sont communiquées.

Le candidat n'est autorisé à s'exprimer qu'en anglais.

Cette épreuve, dont la durée maximum est de quinze minutes pour chacun des candidats, est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

Chapitre 4 : De l'organisation des épreuves

Article 11 : L'agence nationale de l'aviation civile assure l'organisation des épreuves de contrôle des compétences linguistiques. A ce titre :

- elle décide de l'ouverture ou de la fermeture des centres d'examen ;
- elle assure la publicité, par tout moyen jugé approprié, du calendrier des examens précisant la date des épreuves et les périodes d'inscription ;
- elle gère les inscriptions des candidats ;
- elle notifie les résultats aux candidats.

Article 12 : Lors des épreuves, les candidats doivent justifier de leur identité au moyen d'un document officiel comportant une photocopie.

Pour les candidats congolais, les ressortissants des Etats membres de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, les documents acceptés sont :

- la carte nationale d'identité ;
- le permis de conduire ;
- le passeport ou tout document équivalent.

Les autres candidats doivent présenter tout document officiel équivalent délivré par les autorités de leur pays d'origine et traduit, éventuellement, par la représentation de ce pays en République du Congo.

Article 13 : Les candidats ne peuvent utiliser pendant les épreuves que les instruments et documents autorisés. Ils ne doivent avoir aucune communication entre eux ou avec l'extérieur. Sont notamment interdits, pendant toute la durée des épreuves, l'usage des téléphones portables, qui doivent être débranchés et rangés avant l'entrée en salle, les assistants électroniques ainsi tout appareil susceptible de transmettre ou de communiquer une information ou de gêner de quelque manière que ce soit le bon déroulement des épreuves. Le non respect de ces consignes peut entraîner l'expulsion immédiate du candidat par le chef de centre, indépendamment d'éventuelles sanctions pour fraude.

Article 14 : Toute fraude ou tentative de fraude entraîne l'exclusion du candidat de la salle d'examen par le chef de centre. En cas d'incident au cours de l'épreuve, un rapport est envoyé avec l'ensemble des pièces au directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile. Ce dernier charge un cadre de son administration pour instruire le dossier en relation avec le centre d'examen concerné.

Article 15 : Les sanctions pouvant être appliquées à l'encontre de tout candidat ayant commis ou tenté de commettre une fraude au cours des épreuves ou ayant falsifié des documents à l'occasion de l'examen ou en vue de modifier les résultats sont les suivantes :

- l'exclusion de l'épreuve en cours, sur décision du chef de centre ;
- l'interdiction de se présenter ultérieurement, pendant une durée qui ne peut être supérieure à deux ans, à tout examen aéronautique organisé par l'agence nationale de l'aviation civile, est

prononcée par le directeur général, sur proposition du directeur responsable du service en charge de la délivrance des licences au personnel de l'aéronautique civile.

Ces sanctions sont prononcées après que les personnes concernées ont été mises en mesure de présenter leurs observations.

Article 16 : Les résultats sont notifiés individuellement aux candidats. Ils peuvent être affichés dans le centre d'examen et faire l'objet de publicité par tout moyen jugé utile par l'agence nationale de l'aviation civile.

## Chapitre 5 : Disposition finale

### Article 17 :

#### ECHELLE D'EVALUATION DES COMPETENCES LINGUISTIQUES

##### NIVEAU : EXPERT 6

**PRONONCIATION** : Utilise un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique. Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante départementale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.

**STRUCTURE** : Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche. Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.

**VOCABULAIRE** : 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.

**AISANCE** : 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.

**COMPREHENSION** : Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.

**INTERACTIONS** : Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.

##### NIVEAU : AVANCÉ 5

**PRONONCIATION** : Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante départementale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.

**STRUCTURE** : Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées, mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information.

**VOCABULAIRE** : 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.

**AISANCE** : 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.

**COMPREHENSION** : Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur - auditeur.

**INTERACTIONS** : Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.

##### NIVEAU : OPERATIONNEL 4

**PRONONCIATION** : La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante départementale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.

**STRUCTURE** : 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.

**VOCABULAIRE** : 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.

**AISANCE** : Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression lors du passage des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans que cela nuise à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.

**COMPREHENSION** : 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'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement impré-

vu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.

**INTERACTIONS** : 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.

### NIVEAU : PRÉOPÉRATIONNEL 3

**PRONONCIATION** : La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante départementale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.

**STRUCTURE** : 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.

**VOCABULAIRE** : Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.

**AISANCE** : 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.

**COMPRÉHENSION** : Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisé est suffisamment intelligible pour une communauté internationale d'utilisateurs. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.

**INTERACTIONS** : 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.

### NIVEAU : ÉLÉMENTAIRE 2

**PRONONCIATION** : La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante départementale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.

**STRUCTURE** : Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.

**VOCABULAIRE** : Vocabulaire limité constitué de

mots isolés ou d'expressions mémorisées.

**AISANCE** : Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et très courts avec des pauses fréquentes. L'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distrait l'attention.

**COMPRÉHENSION** : La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.

**INTERACTIONS** : Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.

### NIVEAU : PRÉÉLÉMENTAIRE 1

**PRONONCIATION** : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

**STRUCTURE** : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

**VOCABULAIRE** : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

**AISANCE** : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

**COMPRÉHENSION** : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

**INTERACTIONS** : Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

### METHODE D'EVALUATION DES COMPETENCES LINGUISTIQUES

La méthode de contrôle doit s'assurer que les contrôleurs de la circulation aérienne :

a) communiqueront efficacement dans tes échanges en radiotéléphonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;

b) s'exprimeront avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;

c) utiliseront des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple, vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;

d) traiteront efficacement, et avec une relative aisance, les difficultés linguistiques causées 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) utiliseront un dialecte ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique)