



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

PARTIE 2

EST ENTÉRINÉ LE 20 DÉCEMBRE 2024

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMEMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.

DATE D'APPLICABILITÉ 01/01/2025


Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général





Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 2 – LICENCES

SOUS-PARTIES

- DEFINITIONS
- I : PERSONNEL NAVIGANT (PN)
- II : TECHNICIENS DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE (AMT)
- III : AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION (FD)
- IV : CONTROLEURS AERIENS (ATCO)

Version 2024



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT EN BLANC



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION
2.IV	01/2024	Harmonisation des termes : ajout du terme prorogation et suppression du terme nouvelle délivrance
2.IV.2.3		Précision sur les conditions de prorogation des qualifications
2.IV.5.3		Précisions relatives aux plans de formation



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



TABLE DES MATIERES

Sous-Partie I - Personnel Navigant (PN)	10
Définitions 13	
2.I.1 GENERALITES	20
2.I.1.1 Champ d'application de ce règlement	20
2.I.2 PREREQUIS DE VALIDATION	20
2.I.2.1 Licences acceptées en vue d'une validation	20
2.I.2.2 Qualifications acceptées pour une validation	20
2.I.2.3 Expérience requise	21
2.I.2.4 Aptitude physique et mentale	22
2.I.2.5 Compétence linguistique	22
2.I.2.6 Demandes pour un certificat de validation	23
2.I.2.7 Vérifications effectuées par l'OFNAC	24
2.I.2.8 Validité du certificat de validation	24
2.I.2.9 Privilèges de validation	24
2.I.3 SUSPENSION ET REVOCATION DU CERTIFICAT DE VALIDATION	27
2.I.3.1 Suspension d'un certificat de validation	27
2.I.3.2 Révocation d'un certificat de validation	28
2.I.4 NORMES DE MISE EN ŒUVRE (NMO)	29
2.I.4.1 NMO Spécification et format du certificat de validation	29
Sous-Partie II - Techniciens de maintenance aéronautique (AMT)	1
2.II.1 GENERALITES	3
2.II.1.1 Champ d'application de ce règlement	3
2.II.2 PROCESSUS DE VALIDATION DE LICENCE AMT	3
2.II.2.1 Licences acceptées en vue d'une validation	3
2.II.2.2 Expérience requise	4
2.II.2.3 Age	4
2.II.2.4 Demandes pour un certificat de validation de licence de technicien de maintenance aéronautique	4
2.II.2.5 Vérifications effectuées par l'OFNAC	5



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



2.II.2.6 Validité du certificat de validation de licence de technicien de maintenance aéronautique	5
2.II.2.7 Privilèges de validation	5
2.II.3 SUSPENSION ET REVOCATION DU CERTIFICAT DE VALIDATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE	6
2.II.3.1 Suspension d'un certificat de validation	6
2.II.3.2 Révocation d'un certificat de validation	7
2.II.4 NORMES DE MISE EN ŒUVRE	7
2.II.4.1 NMO Spécification et format du certificat de validation	7
2.II.4.2 NMO Procédures de validation des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant	8
Sous-Partie III - Agent technique d'Exploitation (FD)	1
2.III.1 GENERALITES	3
2.III.1.1 Champ d'application de ce règlement	3
2.III.2 PREREQUIS DE VALIDATION	3
2.III.2.1 Licences acceptées en vue d'une validation	3
2.III.2.2 Expérience requise	3
2.III.2.3 Demandes pour un certificat de validation d'agent technique d'exploitation	3
2.III.2.4 Vérifications effectuées par l'OFNAC	4
2.III.2.5 Validité du certificat de validation	4
2.III.2.6 Privilèges de validation	4
2.III.3 SUSPENSION ET REVOCATION DU CERTIFICAT DE VALIDATION	5
2.III.3.1 Suspension d'un certificat de validation	5
2.III.3.2 Révocation d'un certificat de validation	6
2.III.4 NORMES DE MISE EN ŒUVRE	6
2.III.4.1 NMO Spécification et format du certificat de validation	6
Sous-Partie IV - Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)	Error! Bookmark not defined.
2.IV.1 GENERALITES	4
2.IV.1.1 Champ d'application de ce règlement	4
2.IV.1.2 Conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des licences de contrôleur aérien	3
2.IV.2 LICENCE ET QUALIFICATION DE CONTROLEUR AERIEN	3
2.IV.2.1 Elève contrôleur de la circulation aérienne	3
2.IV.2.2 Licence de contrôleur de la circulation aérienne	3
2.IV.2.3 Qualification de contrôleur de la circulation aérienne	4



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



2.IV.2.4 Qualification d'instructeur	6
2.IV.2.5 Qualification d'examineur	7
2.IV.3 COMPETENCES LINGUISTIQUES	7
2.IV.3.1 Généralités	7
2.IV.3.2 Descripteurs holistiques	7
2.IV.4 APTITUDE MEDICALE DE CLASSE 3	8
2.IV.4.1 Généralités	8
2.IV.4.2 Certificat médical de classe 3	8
2.IV.4.2.1 Délivrance et prorogation de certificats médicaux de classe 3	8
2.IV.4.2.2 Validité du certificat médical de classe 3	9
2.IV.4.3 Exigences médicales	9
2.IV.4.3.1 Généralités	9
2.IV.4.3.2 Aptitudes physiques et mentales	9
2.IV.4.3.3 Test d'acuité visuelle : exigences	10
2.IV.4.3.4 Chromatoscopie : exigences	10
2.IV.4.3.5 Test auditif : exigences	10
2.IV.4.3.6 Exigences physiques et mentales	10
2.IV.4.3.7 Exigences visuelles	13
2.IV.4.3.8 Exigences relatives à l'ouïe	14
2.IV.4.4 Médecin examinateur aéromédical (AME)	14
2.IV.4.5 Evalueur médical	15
2.IV.5 CERTIFICATION DES ORGANISMES DE FORMATION ATCO	15
2.IV.5.1 Demande de certificat	15
2.IV.5.2 Validité du certificat	15
2.IV.5.3 Plans de formation	15
2.IV.5.4 Surveillance de l'organisme de surveillance	16
2.IV.6 ANNEXES	17
2.IV.6.1 Modèle de licence	17
2.IV.6.2 Echelle d'évaluation linguistique	17
2.IV.6.2.1 Niveau opérationnel (Niveau 4)	17
2.IV.6.2.2 Niveau avancé (Niveau 5)	18



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



2.IV.6.2.3 Niveau expert (Niveau 6)	18
2.IV.6.3 Modèle de certificat médical	18



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 2 – REGLEMENTATION LICENCES

Sous-Partie I - Personnel Navigant (PN)

VERSION 2024



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT EN BLANC



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



Glossaire

ACP - Qualification contrôle régional

ACS - Qualification contrôle de surveillance régionale

ADC - Qualification contrôle d'aérodrome

AME - Désigne un examinateur aéromédical certifié par l'autorité compétente en vue de délivrer ou renouveler des certificats d'aptitude médicaux de classe 3

APP - Qualification contrôle d'approche

APS - Qualification contrôle d'approche de surveillance

ATCO - Air Traffic Controller

C2† - Commande et contrôle

DSACH - Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile d'Haïti

FSTD - Simulateur d'entraînement au vol

IFR - Règles de vol aux instruments

Liaison C2†† - Liaison de commande et de contrôle

OACI - Organisation de l'Aviation Civile Internationale

OFNAC - Office National de l'Aviation Civile

RPA - Aéronef télépiloté

RPAS - Système d'aéronef télépiloté

RPS - Poste de télépilotage

VIH - Virus de l'immunodéficience humaine



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



Définitions

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Autorité compétente - Désigne la DSACH qui est en charge notamment de certifier et surveiller les organismes de formation et de délivrer les licences

Aéronef - Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef à sustentation motorisée - Aérodyne capable de décollage vertical, d'atterrissage vertical et de vol lent, qui dépend principalement de dispositifs de sustentation entraînés par un organe moteur ou de la poussée d'un ou de plusieurs moteurs dans ces régimes de vol, et d'une voilure non tournante pour la sustentation en vol horizontal.

Aéronef (Catégorie d') - Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.

Aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote - Type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

Aéronef devant être exploité avec un copilote - Type d'aéronef dont l'utilisation exige un copilote comme il est spécifié dans le manuel de vol ou par le permis d'exploitation aérienne.

Aéronef télépiloté (RPA) - Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

Aéronef (Type d') - Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.

Attestation médicale - Document établi par un État contractant et témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.

Avion - Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Avionique de bord - Terme aéronautique désignant tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destiné à être utilisé à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.

Ballon - Aérostat non entraîné par un organe moteur.

Cadre de compétence OACI - Cadre de compétence, élaboré par l'OACI, qui comprend un ensemble de compétences sélectionnées pour une discipline aéronautique donnée. À chaque compétence correspondent une description et des comportements observables.

Certifier en état de navigabilité - Certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.

Compétence - Dimension des performances humaines qui est utilisée pour prévoir de manière fiable un bon rendement dans le travail. Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements qui mobilisent les connaissances, les habiletés et les attitudes appropriées pour la réalisation d'activités ou de tâches dans des conditions spécifiées.

Compétence linguistique - Désigne la mention figurant sur la licence indiquant que le titulaire est apte à rendre le service dans la/les langue(s) mentionnée(s)

Comportement observable (OB) - Comportement unique lié à un rôle, qui peut être observé et qui peut être mesuré ou non.

Conclusions de médecins agréés - Conclusions d'un ou plusieurs experts jugés acceptables par le service de délivrance des licences pour les fins du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou d'autres experts dont l'avis est nécessaire.

Conditions - Tout ce qui peut constituer un environnement spécifique dans lequel les performances seront démontrées.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



Contrôleur de la circulation aérienne - détenteur d'une qualification. Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.

Copilote - Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.

Cours de formation - Désigne un enseignement théorique certifié par l'autorité compétente en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification

Crédit - Prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures.

Critères de performance - indications utilisées pour évaluer si les niveaux de performance requis ont été atteints pour une compétence. Un critère de performance consiste en un comportement observable, une ou plusieurs conditions et une norme de compétence.

Détection et évitement - Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

Dirigeable - Aérostat entraîné par un organe moteur.

Entraîneur de procédures de vol - Voir Simulateur d'entraînement au vol.

Erreur - Action ou inaction d'un membre du personnel d'exploitation qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes de l'organisme ou du membre.

Examineur - Désigne une qualification inscrite sur une licence et octroyant des privilèges spécifiques afin de mener à bien des actions d'évaluation permettant de délivrer ou renouveler des licences et/ou qualifications **Évaluateur médical** - Médecin nommé par le service de délivrance des licences, qualifié et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique et compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols.

Formation et évaluation fondées sur la compétence - Formation et évaluation qui se caractérisent par une orientation sur la performance, l'accent sur des normes de performance et leur mesure, ainsi que l'élaboration de la formation selon des normes de performance spécifiées.

Formation homologuée - Formation dispensée dans le cadre d'un programme et d'une supervision spéciaux approuvés par un État contractant.

Gestion des erreurs - Processus consistant à déceler les erreurs et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables.

Gestion des menaces - Processus consistant à déceler les menaces et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables.

Giravion - Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.

Grave - Dans le contexte des dispositions médicales du Chapitre 6 de l'Annexe 1 de l'OACI de l'Annexe 1 de l'OACI : dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité du vol.

Hélicoptère - Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Instructeur - Désigne une qualification inscrite sur une licence et octroyant des privilèges spécifiques afin de mener à bien des actions de formation et d'instruction

Liaison de commande et de contrôle (C2) - Liaison de données entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

Licence - Désigne un document délivré par l'autorité compétente et autorisant son titulaire à exercer les privilèges octroyés par les qualifications y figurant

Maintenance - Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défauts et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Médecin-examineur - Médecin ayant reçu une formation en médecine aéronautique et possédant une connaissance et une expérience pratiques de l'environnement aéronautique, qui est désigné par le service de délivrance des licences pour conduire



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



des examens médicaux de demandeurs de licences ou de qualifications pour lesquelles des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites.

Membre d'équipage de conduite - Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre d'équipe de télépilotage - Membre d'équipe de télépilotage titulaire d'une licence chargé de fonctions essentielles à la conduite d'un système d'aéronef télépiloté durant une période de service de vol.

Menace - Événement ou erreur qui se produit en dehors de l'influence des membres du personnel d'exploitation, qui augmente la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité.

Modèle de compétences adapté - Groupe de compétences, avec les descriptions et les critères de performance correspondants, adapté d'un cadre de compétences de l'OACI, qu'une organisation utilise pour élaborer une formation et une évaluation fondées sur les compétences pour un rôle donné.

Norme de compétence - Niveau de performance qui est défini comme acceptable lorsqu'on détermine si la compétence est acquise ou non.

Nuit - Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Organisme de formation (OF) - Désigne un organisme certifié par l'autorité compétente pour dispenser les types de formations décrits sur le certificat.

Organisme de maintenance agréé - Organisme agréé par un État contractant, conformément aux dispositions de l'Annexe 8, Partie II, Chapitre 6 de l'Annexe 1 de l'OACI — Agrément des organismes de maintenance, pour effectuer la maintenance d'aéronefs, de moteurs, d'hélices ou de leurs éléments, et fonctionnant sous le contrôle d'une autorité agréée par cet État.

Performances humaines - Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Pilote aux commandes (PF) - Pilote dont la tâche principale est de contrôler et de gérer la trajectoire de vol. Ses tâches secondaires consistent à effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications radio, systèmes d'aéronefs, autres activités d'exploitation, etc.) et à assurer la surveillance des autres membres d'équipage.

Pilote commandant de bord - Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Pilote commandant de bord sous supervision - Copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, celle-ci étant assurée selon une méthode acceptable pour le service de délivrance des licences.

Piloter - Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.

Pilote surveillant (PM) - Pilote dont la tâche principale est de surveiller la trajectoire de vol et sa gestion par le PF. Ses tâches secondaires consistent à effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications radio, systèmes d'aéronefs, autres activités d'exploitation, etc.) et à assurer la surveillance des autres membres d'équipage.

Plan de formation en unité (PFU) - Document décrivant les modalités permettant la délivrance d'une qualification dans une unité.

Plan de vol - Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

Planeur - Aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Poste de télépilotage (RPS) - Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

Programme de compétences en unité (PCU) - Document décrivant les modalités permettant le renouvellement d'une qualification dans une unité.

Programme national de sécurité (PNS) - Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



Prorogation - Acte administratif effectué pendant la période de validité du certificat de validation et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges du certificat pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

Qualification - Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Qualités d'aviateur - Usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol.

Règlement applicable de navigabilité - Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

Renouvellement - Acte administratif effectué après qu'un certificat de validation est arrivée en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges du certificat pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

Service de délivrance des licences - Service désigné par un État contractant comme responsable de la délivrance des licences au personnel.

Service de surveillance ATS - Terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS.

Signer une fiche de maintenance - Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

Simulateur d'entraînement au vol (FSTD) - L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

Simulateur de vol - Voir Simulateur d'entraînement au vol.

Substances psychoactives - Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Surveillance - Processus cognitif de comparaison entre un état actuel et un état attendu.

Susceptible - Dans le contexte des dispositions médicales du Chapitre 6 de l'Annexe 1 de l'OACI : qui constitue un risque inacceptable pour l'évaluateur médical.

Système d'aéronef télépiloté (RPAS) - Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

Système de surveillance ATS - Terme générique désignant, selon le cas, l'ADS-B, le PSR, le SSR ou tout autre système sol comparable qui permet d'identifier des aéronefs.

Système qualité - Procédures et politiques organisationnelles documentées, audit interne de ces politiques et procédures, examen de gestion et recommandation d'amélioration de la qualité.

Télépilote - Personne chargée par l'exploitant de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef télépiloté et qui manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.

Télépilote commandant - Télépilote désigné par l'exploitant comme étant celui qui commande et qui est chargé de l'exécution d'un vol dans de bonnes conditions de sécurité.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



Télépilote en second - Télépilote titulaire d'une licence exerçant une fonction de pilote quelconque autre que celle de télépilote commandant, à l'exclusion d'un télépilote qui se trouverait dans le poste de télépilotage (RPS) dans le seul but de recevoir une instruction de vol.

Temps aux instruments - Temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

Temps aux instruments au sol - Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un simulateur d'entraînement au vol homologué par le service de délivrance des licences.

Temps de vol aux instruments - Temps pendant lequel un pilote conduit un aéronef, ou un télépilote conduit un aéronef télépiloté, uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.

Temps de vol — avions - Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Temps de vol en solo - Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.

Temps de vol en solo - Systèmes d'aéronefs télépilotés - Temps de vol pendant lequel un élève-télépilote est seul à commander le système d'aéronef télépiloté (RPAS).

Temps de vol — hélicoptères - Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.

Temps de vol sur planeur - Total du temps de vol sur un planeur, remorqué ou non, compté à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépilotés - Total du temps décompté depuis le moment où une liaison de commande et de contrôle (C2) est établie entre le poste de télépilotage (RPS) et l'aéronef télépiloté (RPA) en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol.

Temps d'instruction en double commande - Temps de vol pendant lequel une personne reçoit d'un pilote dûment autorisé une instruction de vol à bord de l'aéronef, ou reçoit d'un télépilote dûment autorisé une instruction de vol au moyen du poste de télépilotage durant un vol d'aéronef télépiloté.

Transfert de commande - Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.

Unité - Désigne un centre de contrôle de la circulation aérienne.

Usage de substances qui pose des problèmes - Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel :

- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ;
et/ou
- b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

Validation (d'une licence) - Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la valeur d'une licence délivrée par ses soins.

Vol de transport commercial - Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Vol sur campagne - Vol entre un point de départ et un point d'arrivée, sur une route prédéfinie, comportant l'application de procédures de navigation standard.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



2.1.1 GENERALITES

2.1.1.1 Champ d'application de ce règlement

Le présent règlement prescrit les exigences pour la validation d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un aéronef délivrée par une autorité compétente étrangère ainsi que pour les différentes qualifications associées.

Le présent règlement s'applique à tous les membres d'équipage de conduite volant à bord d'un aéronef immatriculé en Haïti (enregistrement : HH).

Le présent règlement est conforme à la version de l'Annexe 1 de l'OACI de juillet 2020 (licences du personnel) .

2.1.2 PREREQUIS DE VALIDATION

Nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé en Haïti s'il n'est titulaire d'un certificat de validation de licence étrangère en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir ainsi que d'un certificat médical valide.

L'OFNAC a la charge de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement des certificats de validation des licences étrangères de personnel de conduite.

2.1.2.1 Licences acceptées en vue d'une validation

Une personne détenant une licence de pilote en vigueur et valide, délivrée par un autre État conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander la validation de cette licence pour une utilisation sur des aéronefs immatriculés en Haïti.

L'OFNAC peut délivrer les certificats de validation à un demandeur qui détient l'une des licences suivantes :

- a) PPL – catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable ;
- b) CPL – catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable ;
- c) MPL – catégorie avion ;
- d) ATPL – catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée ;
- e) Licence de pilote de planeur ;
- f) Licence de pilote de ballon libre.

2.1.2.2 Qualifications acceptées pour une validation

L'OFNAC valide les qualifications et autorisations portées sur la licence étrangère en même temps que la validation de la licence étrangère.

L'OFNAC peut délivrer les certificats de validation à un demandeur qui détient l'une des qualifications suivantes :

- a) Qualifications de classe pour les aéronefs certifiés pour être exploités par un seul pilote :
 - (i) Avions terrestres monomoteurs
 - (ii) Hydravions monomoteurs
 - (iii) Avions terrestres multimoteurs
 - (iv) Hydravions multimoteurs
 - (v) Aéronefs à sustentation motorisée
 - (vi) Hélicoptères dont les caractéristiques de comportement, performance et autres sont comparables
 - (vii) Tout aéronef pour lequel l'OFNAC le juge nécessaire



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



- b) Qualifications de classe pour les aéronefs à sustentation motorisée
- c) Qualifications de type pour les aéronefs suivants :
 - (i) Chaque type d'aéronef certifié ne répondant pas aux qualifications de classes définies supra, ou requérant une exploitation avec un équipage minimum de deux pilotes.
 - (ii) Chaque type d'hélicoptère certifié pour être exploité par un seul pilote, à moins qu'une qualification de classe ne soit prévue en application du § 2.1.2.2 a) (vi) cidessus
 - (iii) Tout aéronef pour lequel l'OFNAC le juge nécessaire
- d) Qualifications de vol aux instruments pour les catégories avion, hélicoptère, dirigeable et aéronef à sustentation motorisée
- e) Qualification au vol de nuit pour les catégories avion, hélicoptère, dirigeable, à sustentation motorisée ou ballon libre
- f) Qualifications d'instructeur de vol et au sol dans les catégories jugées nécessaires par l'OFNAC
- g) Qualifications d'examineur de vol et au sol dans les catégories jugées nécessaires par l'OFNAC

La liste des qualifications acceptées se base sur les qualifications de classe et de type acceptées par l'autorité étrangère qui a délivré la licence.

2.1.2.3 Expérience requise

Avant de délivrer un certificat de validation, l'OFNAC peut exiger du demandeur qu'il fournisse une expérience de vol supplémentaire, en fonction des privilèges demandés.

L'expérience requise est démontrée au moyen du carnet de vol personnel ou du recueil des heures de vol effectué par la compagnie.

Dans le cas où un appareil immatriculé en Haïti serait loué, affrété ou banalisé par un autre État contractant, l'expérience complémentaire n'est pas requise.

Dans le cas où un appareil immatriculé en Haïti serait utilisé par un pilote d'avionneur pour accomplir des tâches spécifiques, l'expérience complémentaire n'est pas requise.

2.1.2.4 Aptitude physique et mentale

Afin de pouvoir en utiliser les privilèges, le détenteur d'un certificat de validation de licence doit être en possession d'un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 OACI délivré ou reconnu par Haïti.

L'OFNAC peut permettre au demandeur d'utiliser son certificat médical OACI étranger avec le certificat de validation, à condition que les exigences relatives à la certification médicale pour lesquelles le certificat médical étranger a été délivré répondent aux exigences médicales prévues dans l'Annexe 1 de l'OACI.

- a) Certificat médical de classe 1

Un certificat médical de classe 1 est valide :

- (i) 12 mois si le pilote a moins de 40 ans ;
- (ii) 6 mois si le pilote a 40 ans ou plus et effectue des vols de transport commercial de passagers en exploitation monopilote ;
- (iii) 6 mois si le pilote a 60 ans ou plus et effectue des vols de transport commercial en équipage multiple.

- b) Certificat médical de classe 2

Un certificat médical de classe 2 est valide :



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



- (i) 60 mois si le pilote a moins de 40 ans ; (ii) 24 mois si le pilote a 40 ans et moins de 50 ans ; (iii) 12 mois si le pilote a atteint l'âge de 50 ans.
- c) Diminution de l'aptitude physique et mentale
Le titulaire d'un certificat de validation conforme au présent règlement s'abstiendra d'exercer les privilèges de ce certificat dès qu'il ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en sécurité.
- d) Usage de substances psychoactives
Le titulaire d'un certificat de validation conforme au présent règlement n'exercera pas les privilèges de ce certificat s'il se trouve sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait le rendre inapte à exercer ces privilèges correctement et de façon sûre.

2.1.2.5 Compétence linguistique

L'OFNAC peut uniquement délivrer un certificat de validation à un demandeur qui détient une compétence linguistique en anglais apposée sur sa licence étrangère.

Les pilotes doivent détenir une compétence linguistique OACI de niveau opérationnel (niveau 4), de niveau avancé (niveau 5) ou de niveau expert (niveau 6).

2.1.2.6 Demandes pour un certificat de validation

Les demandes de certificat de validation sont faites à l'OFNAC.

- a) Types de validation
L'OFNAC peut valider des licences étrangères dans les cas suivants :
 - (i) Pour l'utilisation d'un aéronef immatriculé en Haïti (cas général) ;
 - (ii) Pour l'utilisation d'aéronefs immatriculés en Haïti loués, affrétés ou banalisés par un autre État contractant ;
 - (iii) Pour l'utilisation d'un aéronef immatriculé en Haïti par des pilotes d'avionneurs de manière temporaire.
- b) Types de demande
Le titulaire d'une licence conforme à l'OACI peut demander à l'OFNAC les actes suivants :
 - (i) Délivrer un certificat de validation ;
 - (ii) Ajouter un privilège à un certificat de validation déjà existant ;
 - (iii) Proroger un certificat de validation ;
 - (iv) Renouveler un certificat de validation.
- c) Délais pour la demande
 - (i) Pour une délivrance initiale, un ajout de privilèges ou un renouvellement, le demandeur dépose sa demande auprès de l'OFNAC au moins 1 mois avant le début de l'utilisation du certificat de validation ou du nouveau privilège.
 - (ii) Pour la prorogation, le demandeur dépose sa demande auprès de l'OFNAC au moins 1 mois avant la fin de validité du certificat.
- d) Le demandeur du certificat de validation présente un dossier à l'OFNAC contenant :
 - (i) Le formulaire correspondant à la demande ;



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



- (ii) La licence étrangère avec les qualifications et autorisations pertinentes correspondant aux privilèges de validation souhaités ;
- (iii) La preuve de l'expérience requise, le cas échéant ;
- (iv) Un certificat médical OACI valide de classe 1 ou de classe 2 selon le niveau de privilège et la catégorie d'aéronef souhaités délivré par l'État ayant délivré la licence étrangère ;
- (v) La preuve de sa compétence linguistique en anglais (niveau 4 OACI minimum) ;
- (vi) Dans le cas d'un pilote travaillant pour un avionneur ou un organisme de formation agréé situé hors d'Haïti et assurant une formation au nom d'un avionneur, la preuve qu'il est bien employé par cet avionneur ;
- (vii) Dans le cas d'un appareil loué, affrété ou banalisé, le contrat indiquant la durée de location.

2.1.2.7 Vérifications effectuées par l'OFNAC

Avant de délivrer le certificat de validation, l'OFNAC vérifie l'authenticité de la licence étrangère, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré la licence étrangère.

Après vérification complète du dossier de demande, l'OFNAC délivre un certificat de validation conforme à la NMO 2.1.4.1.

2.1.2.8 Validité du certificat de validation

- a) L'OFNAC peut délivrer un certificat de validation qui sera valide pour maximum 1 année, au demandeur qui remplit les conditions du présent règlement à condition que la licence étrangère, les qualifications, les autorisations et le certificat médical étrangers demeurent valides.

La validité du certificat de validation ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même.

Le certificat cessera d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.

- b) Dans le cas où un appareil immatriculé en Haïti serait loué, affrété ou banalisé par un autre État contractant, la validité du certificat de validation sera limitée à la durée d'utilisation durant la période de location, d'affrètement ou de banalisation.
- c) Dans le cas où un appareil immatriculé en Haïti serait utilisé par un pilote d'avionneur pour accomplir des tâches spécifiques, la validité du certificat de validation sera limitée à la durée de ces tâches spécifiques.

2.1.2.9 Privilèges de validation

L'OFNAC ne permettra pas au titulaire d'un certificat de validation d'exercer des privilèges autres que ceux qui sont accordés par la licence étrangère validée.

- a) Privilèges PPL

Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège PPL doit détenir une licence étrangère PPL, MPL avec privilèges PPL, CPL ou ATPL sur laquelle est apposée une qualification de classe ou de type pertinente et un certificat médical de classe 1 ou 2.

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège PPL pourra remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef de la catégorie pertinente prévue au 2.2.2 utilisé pour des vols non payants.

- b) Privilèges CPL



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Naviguant (PN)



Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège CPL doit détenir une licence étrangère CPL ou ATPL et un certificat médical de classe 1.

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège CPL pourra, dans la catégorie pertinente prévue au 2.1.2.2 :

- (i) Exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé ;
- (ii) Remplir les fonctions de pilote commandant de bord pour effectuer des vols autres que des vols de transport commercial ;
- (iii) Remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, d'un aéronef exploité par un seul pilote ;
- (iv) Remplir les fonctions de copilote d'un aéronef dans lequel la présence d'un copilote est exigée ;
- (v) Pour la catégorie dirigeable : piloter un dirigeable selon les règles IFR.

c) Privilèges MPL

Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège MPL doit détenir une licence étrangère MPL, CPL ou ATPL et un certificat médical de classe 1.

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège MPL pourra, dans la catégorie avion :

- (i) Exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments en exploitation à équipage multiple ;
- (ii) Remplir les fonctions de copilote à bord d'un avion dans lequel la présence d'un copilote est exigée ;
- (iii) Exercer tous les privilèges PPL si ces privilèges apparaissent bien sur la licence étrangère.

d) Privilèges ATPL

Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège ATPL doit détenir une licence étrangère ATPL et un certificat médical de classe 1

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège ATPL pourra, dans la catégorie pertinente prévue au 2.1.2.2 :

- (i) Exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé et de la licence de pilote professionnel et dans le cas d'un aéronef à sustentation motorisée et avion, de la qualification de vol aux instruments ;
- (ii) Remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial, dans un aéronef certifié pour être exploité par plus d'un pilote.

e) Privilèges de licence de pilote de planeur

Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège de licence de pilote de planeur doit détenir une licence étrangère de pilote de planeur et un certificat médical de classe 1 ou 2.

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège de licence de pilote de planeur pourra remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout planeur, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée.

f) Privilèges de licence de pilote de ballon libre

Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège de licence de pilote de ballon libre doit détenir une licence étrangère de pilote de ballon libre et un certificat médical de classe 1 ou 2.

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège de licence de pilote de ballon libre pourra remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout ballon libre, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle sur ballon à air chaud ou sur ballon à gaz, selon le cas.

g) Privilège au vol de nuit



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



Le titulaire d'un certificat de validation avec privilèges PPL, MPL, CPL, ATPL, ou de licence de pilote de ballon libre pourra exercer ses privilèges de nuit s'il a reçu la formation correspondante et que ce privilège est apposé sur sa licence ou qu'il fait partie des privilèges inclus dans sa licence.

h) Privilèges de qualification de vol aux instruments

Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège de vol aux instruments doit détenir une licence étrangère sur laquelle le privilège de vol aux instruments est apposé et un certificat médical de classe 1.

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège de vol aux instruments dans une catégorie d'aéronef donnée pourra piloter les aéronefs de cette catégorie selon les règles de vol aux instruments.

i) Privilèges d'instructeur

Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège d'instructeur doit détenir une licence étrangère sur laquelle le privilège d'instructeur est apposé et détenir un certificat médical correspondant aux privilèges d'exploitation de cette licence.

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège d'instructeur peut participer à toutes les formations nécessaires requises par la Partie 8 du RACH après acceptation par l'OFNAC.

j) Privilèges d'examineur

Le demandeur d'un certificat de validation avec privilège d'examineur doit détenir une licence étrangère sur laquelle le privilège d'examineur est apposé et détenir un certificat médical correspondant aux privilèges d'exploitation de cette licence.

Le titulaire d'un certificat de validation avec privilège d'examineur peut participer à tous les examens et contrôles nécessaires requis par la Partie 8 du RACH après acceptation par l'OFNAC.

k) Privilèges limités pour les pilotes d'avionneurs

Sous réserve de respecter toutes les conditions de la Partie 8 du RACH, un pilote d'avionneur verra ses privilèges limités à :

- (i) L'instruction et les examens nécessaires à l'obtention d'une qualification de type initiale ;
- (ii) La supervision des vols de ligne pour les pilotes d'un exploitant Haïtien ;
- (iii) Des vols de convoyage ;
- (iv) Des démonstrations de vol ou des vols d'essai ;

l) Restrictions et limitations de privilèges

L'OFNAC peut décider de restreindre les privilèges d'une licence étrangère en validant seulement une partie des privilèges octroyés par cette licence mais en aucun cas de les augmenter.

L'OFNAC ne permettra pas au titulaire d'un certificat de validation de remplir les fonctions de pilote d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial s'il a atteint l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote.

2.1.3 SUSPENSION ET REVOCATION DU CERTIFICAT DE VALIDATION

L'OFNAC peut suspendre ou révoquer un certificat de validation qu'elle a délivré.

2.1.3.1 Suspension d'un certificat de validation

a) Dans l'intérêt de la sécurité, l'OFNAC peut suspendre un certificat de validation dans les cas suivants :

- (i) Si l'OFNAC découvre des faits prouvant un manque de compétence, elle peut requérir que le titulaire d'un certificat de validation repasse tout ou partie des tests de connaissance théorique ou pratique requis



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



dans l'État d'origine de la licence validée. Le certificat de validation sera suspendu en attendant les résultats des nouveaux tests ;

- (ii) Lors de l'enquête suivant un accident ou un incident aérien ;
 - (iii) Dans les cas prouvés d'inconduite, d'imprudence ou d'insouciance excessive ;
 - (iv) Si le titulaire a agi en contravention de ses privilèges ;
 - (v) En attendant les résultats de l'enquête sur une violation suspectée de cette réglementation ou du droit de l'aviation aux termes duquel cette réglementation est affectée.
- b) Une personne dont le certificat de validation est amendé, modifié, suspendu ou révoqué en reçoit notification par écrit indiquant les raisons d'une telle action ; cette personne dispose d'un droit à être entendue.
- c) Une fois la suspension en vigueur, la personne concernée doit cesser immédiatement d'exercer les privilèges du certificat de validation ; elle doit remettre à l'OFNAC, dans les 8 jours suivant la réception de l'ordre, le certificat en sa possession faisant l'objet de la suspension. Si la personne ne le fait pas, l'OFNAC peut révoquer le ou les certificat(s) détenu(s) par cette personne.
- d) Lorsqu'une suspension est limitée à une ou plusieurs qualifications mentionnées sur le certificat de validation, l'OFNAC délivre à la personne concernée un nouveau certificat de validation ne faisant plus apparaître les qualifications qui font l'objet de la suspension.
- e) L'OFNAC peut annuler une suspension dans les cas suivants :
- i. Si la personne faisant l'objet de la suspension a passé et réussi les tests des connaissances ou des compétences requis au paragraphe (a) ;
 - ii. Si la personne concernée a acquis l'expérience supplémentaire requise ;
 - iii. En révoquant le certificat de validation.
- f) Une fois la suspension arrivée à son terme autrement que par révocation, l'OFNAC délivre un nouveau certificat de validation à la personne concernée.

2.1.3.2 Révocation d'un certificat de validation

- a) L'OFNAC peut révoquer un certificat de validation dans les cas suivants :
- i. Si le titulaire a perdu les compétences requises pour exercer les privilèges figurant sur le document ou ne répond pas aux normes médicales appropriées comme indiqué par les résultats d'un examen ou d'un test médical ;
 - ii. Si le titulaire a fait une déclaration contraire à la vérité pour obtenir ou maintenir ce certificat de validation, ou s'il a fourni des données incorrectes lors d'un examen et/ou d'un test médical requis pour la délivrance, le maintien la prorogation ou le renouvellement du certificat ;
 - iii. En cas d'inconduite, d'imprudence ou d'insouciance excessive prouvée. Le titulaire du certificat est notifié de la révocation par écrit en donnant les raisons ;
 - iv. Suite à une suspension.
- b) Une personne dont le certificat de validation a été révoqué est dans l'obligation de remettre à l'OFNAC l'ensemble des licences ou certificats en sa possession faisant l'objet de la révocation, dans les 8 jours suivant la date de réception de la notification par l'OFNAC.
- c) La personne qui s'est vu refuser le privilège de manipuler les commandes d'un aéronef sur jugement prononcé par un tribunal est aussi dans l'obligation de remettre à l'OFNAC tous les certificats de validation en sa possession dans les 8 jours après avoir eu connaissance du jugement ou après qu'il puisse être raisonnablement estimé qu'elle en a eu connaissance.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



2.1.4 NORMES DE MISE EN ŒUVRE (NMO)

2.1.4.1 NMO Spécification et format du certificat de validation

Les détails suivants figurent sur le certificat de validation :

- a) République d'Haïti (Logo OFNAC en filigrane)
- b) Désignation de la licence validée (case II)
- c) Numéro de la licence validée (case III)
- d) Nom complet du titulaire de la licence validée (case IV)
- e) Nationalité du titulaire de la licence validée (Case VI)
- f) Autorité émettrice de la licence validée (Case VIII)
- g) Validité du certificat au regard de la licence validée et du certificat médical associé ainsi que de la suspension et la révocation (Case IX)
- h) Numéro de validation (Case IIIa)
- i) Privilèges validés (Case XII)
- j) Compétences linguistiques validées (Case XIII)
- k) Dates d'émission et d'expiration du certificat de validation (Case IXa)
- l) Signature du Directeur Général de l'OFNAC (Case X)
- m) Sceau ou tampon de l'OFNAC (Case XI).

Le choix de format du certificat de validation est décidé par l'OFNAC.

Le certificat de validation contient une traduction en anglais.



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie I – Personnel Navigant (PN)



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT EN BLANC



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie II – Techniciens de Maintenance
Aéronautique (AMT)



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 2 – RÉGLEMENTATION LICENCES

Sous-Partie II - Techniciens de maintenance aéronautique (AMT)

VERSION 2024



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie II – Techniciens de Maintenance
Aéronautique (AMT)



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT EN BLANC



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie II – Techniciens de Maintenance Aéronautique (AMT)



2.II.1 GENERALITES

2.II.1.1 Champ d'application de ce règlement

Note préliminaire : *A la date de mai 2022, l'OFNAC n'est pas encore en mesure d'émettre des licences de technicien de maintenance aéronautique (licence AMT) car il n'existe pas sur le territoire national de système de formation et d'examens approprié à Haïti. En pratique et en l'attente de l'existence d'un tel système, la seule action possible dans le domaine des licences AMT est la validation de licences émises par un autre État contractant. Le présent règlement relatif à la validation de licences AMT (et les NMO correspondantes) est par voie de conséquence le règlement applicable à ce stade pour les licences AMT.*

Le présent règlement prescrit les exigences pour la validation d'une licence de technicien de maintenance aéronautique (licence AMT) octroyée par une autorité compétente étrangère ainsi que pour les différentes qualifications/ou autorisations qui y sont associées.

Conformément au RACH 5, la détention d'une licence AMT validée est obligatoire pour tout technicien de maintenance aéronautique pratiquant une opération de maintenance sur un aéronef immatriculé en Haïti en dehors d'un cadre d'AMO certifié ou d'AOC.

Le présent règlement est conforme à la version de l'Annexe 1 OACI de juillet 2020 (licences du personnel).

2.II.2 PROCESSUS DE VALIDATION DE LICENCE AMT

Avant d'exercer les fonctions de technicien de maintenance aéronautique (AMT) pour des opérations de maintenance sur des aéronefs ou équipements immatriculés en Haïti, le titulaire d'une licence étrangère de technicien de maintenance aéronautique (AMT) devra obtenir un certificat de validation montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

L'OFNAC a la charge de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement des certificats de validation des licences étrangères de technicien de maintenance aéronautique (licences AMT).

2.II.2.1 Licences acceptées en vue d'une validation

Une personne détenant une licence de technicien de maintenance aéronautique (AMT) en vigueur et valide, délivrée par un autre État membre conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander la validation de cette licence pour effectuer de la maintenance sur les aéronefs immatriculés en Haïti, à condition que les exigences suivantes soient satisfaites :

- a) Le demandeur de la validation présente à l'OFNAC la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise en soumettant son dossier d'expérience professionnelle.
- b) Le demandeur de la validation fait la preuve à l'OFNAC de sa compétence en français et en anglais.
- c) Le demandeur apporte à l'OFNAC la preuve du besoin d'intervenir sur un avion immatriculé en Haïti (par exemple un contrat, une convention ou bien un bon de commande).

Avant de délivrer la validation, l'OFNAC vérifiera l'authenticité de la licence, des qualifications et des autorisations auprès de l'État ayant délivré la licence.

L'OFNAC peut délivrer une validation pour une durée d'1 année, à condition que la licence, les qualifications et les autorisations étrangères demeurent valides pendant cette période.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie II – Techniciens de Maintenance

Aéronautique (AMT)

Le demandeur de la validation doit démontrer, à l'OFNAC qu'il a acquis les connaissances, pertinentes dans les domaines suivants :



- i. Les exigences applicables de navigabilité régissant la certification et le maintien de la navigabilité ;
- ii. Les procédures AMO.

2.II.2.2 Expérience requise

Avant de délivrer un certificat de validation à un demandeur titulaire d'une licence étrangère d'AMT, l'OFNAC exige qu'il fournisse la preuve qu'il a une expérience effective de 3 ans minimum en qualité d'AMT.

L'expérience requise est démontrée au moyen d'attestations d'emploi ou par tout autre moyen jugé utile par l'OFNAC.

2.II.2.3 Age

L'OFNAC peut uniquement délivrer un certificat de validation de technicien de maintenance aéronautique à un demandeur qui a atteint l'âge de 18 ans.

2.II.2.4 Demandes pour un certificat de validation de licence de technicien de maintenance aéronautique

Les demandes de certificat de validation sont faites à l'OFNAC.

e) Types de demande

Le titulaire d'une licence conforme à l'OACI peut demander à l'OFNAC les actes suivants :

- (i) Délivrer un certificat de validation ;
- (ii) Proroger un certificat de validation ;
- (iii) Renouveler un certificat de validation.

f) Délais pour la demande

- (i) Pour une délivrance initiale ou un renouvellement, le demandeur dépose sa demande auprès de l'OFNAC au moins 2 mois avant le début de l'utilisation du certificat de validation ou du nouveau privilège ;
- (ii) Pour la prorogation, le demandeur dépose sa demande auprès de l'OFNAC au moins 1 mois avant la fin de validité du certificat.

g) Le demandeur du certificat de validation présente un dossier à l'OFNAC contenant :

- (i) Le formulaire correspondant à la demande ;
- (ii) Un original de la licence étrangère avec les qualifications et autorisations pertinentes correspondant aux privilèges de validation souhaités ; (iii) La preuve de l'expérience requise, le cas échéant.

2.II.2.5 Vérifications effectuées par l'OFNAC

Avant de délivrer le certificat de validation, l'OFNAC vérifie l'authenticité de la licence étrangère, des qualifications et des autorisations auprès de l'État ayant délivré la licence étrangère conformément à la NMO 2.II.4.2

Après vérification complète du dossier de demande, l'OFNAC délivre un certificat de validation de technicien de maintenance aéronautique conformément à la NMO 2.II.4.1



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie II – Techniciens de Maintenance

Aéronautique (AMT)



2.II.2.6 Validité du certificat de validation de licence de technicien de maintenance aéronautique

L'OFNAC peut délivrer un certificat de validation qui est valide pour au maximum 1 année, au demandeur qui remplit les conditions du présent règlement à condition que la licence AMT étrangère, les qualifications et les autorisations demeurent valides pendant cette durée.

La validité du certificat de validation ne dépasse en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même si celle-ci est inférieure à 1 année.

Le certificat cesse d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue par l'État membre l'ayant délivrée.

2.II.2.7 Privilèges de validation

Le certificat de validation de licence AMT permet à son titulaire d'exercer les fonctions de technicien de maintenance aéronautique (AMT) telles que définies dans le RACH Partie 5.

L'OFNAC ne permet pas au titulaire d'un certificat de validation d'exercer des privilèges autres que ceux qui sont accordés par la licence étrangère validée.

2.II.3 SUSPENSION ET REVOCATION DU CERTIFICAT DE VALIDATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE

L'OFNAC peut suspendre ou révoquer un certificat de validation qu'elle a délivré.

2.II.3.1 Suspension d'un certificat de validation

- g) Dans l'intérêt de la sécurité, l'OFNAC peut suspendre un certificat de validation dans les cas suivants :
- (vi) Si l'OFNAC découvre des faits prouvant un manque de compétence, elle peut requérir que le titulaire d'un certificat de validation repasse tout ou partie des tests de connaissance théorique ou pratique requis dans l'État d'origine de la licence validée. Le certificat de validation sera suspendu en attendant les résultats des nouveaux tests ;
 - (vii) Lors de l'enquête suivant un accident ou un incident aérien ;
 - (viii) Dans les cas prouvés d'inconduite, d'imprudence ou d'insouciance excessive ;
 - (ix) Si le titulaire a agi en contravention de ses privilèges ;
 - (x) En attendant les résultats de l'enquête sur une violation suspectée de cette réglementation ou du droit de l'aviation aux termes duquel cette réglementation est affectée.
- h) Une personne dont le certificat de validation est amendé, modifié, suspendu ou révoqué en reçoit notification par écrit de la part de l'OFNAC indiquant les raisons d'une telle action ; cette personne dispose d'un droit à être entendue.
- i) Une fois la suspension en vigueur, la personne concernée doit cesser immédiatement d'exercer les privilèges du certificat de validation ; elle doit remettre à l'OFNAC, dans les 8 jours suivant la réception de l'ordre, le certificat en sa possession faisant l'objet de la suspension. Si la personne ne le fait pas, l'OFNAC peut révoquer le ou les certificat(s) détenu(s) par cette personne.
- j) Lorsqu'une suspension est limitée à une ou plusieurs qualifications mentionnées sur le certificat de validation, l'OFNAC délivre à la personne concernée un nouveau certificat de validation ne faisant plus apparaître les qualifications qui font l'objet de la suspension.
- k) L'OFNAC peut annuler une suspension dans les cas suivants :
- i. Si la personne faisant l'objet de la suspension a passé et réussi les tests des connaissances ou des compétences requis au paragraphe (a) ;



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie II – Techniciens de Maintenance

Aéronautique (AMT)



- ii. Si la personne concernée a acquis l'expérience supplémentaire requise ;
 - iii. En révoquant le certificat de validation.
- l) Une fois la suspension arrivée à son terme autrement que par révocation, l'OFNAC délivre un nouveau certificat de validation à la personne concernée.

2.II.3.2 Révocation d'un certificat de validation

- d) L'OFNAC peut révoquer un certificat de validation dans les cas suivants :
- i. Si le titulaire a perdu les compétences requises pour exercer les privilèges figurant sur le document ;
 - ii. Si le titulaire a fait une déclaration contraire à la vérité pour obtenir ou maintenir ce certificat de validation, ou s'il a fourni des données incorrectes lors d'un examen requis pour la délivrance, le maintien la prorogation ou le renouvellement du certificat ;
 - iii. En cas d'inconduite, d'imprudence ou d'insouciance excessive prouvée. Le titulaire du certificat est notifié de la révocation par écrit en donnant les raisons ;
 - iv. Suite à une suspension.
- e) Une personne dont le certificat de validation a été révoqué est dans l'obligation de remettre à l'OFNAC l'ensemble des licences ou certificats en sa possession faisant l'objet de la révocation, dans les 8 jours suivant la date de réception de la notification par l'OFNAC.
- f) La personne qui s'est vu refuser le privilège de travailler pour une compagnie aérienne par jugement prononcé par un tribunal est aussi dans l'obligation de remettre à l'OFNAC tous les certificats de validation en sa possession dans les 8 jours après avoir eu connaissance du jugement ou après qu'il puisse être raisonnablement estimé qu'elle en a eu connaissance.

2.II.4 NORMES DE MISE EN ŒUVRE

2.II.4.1 NMO Spécification et format du certificat de validation

Les détails suivants figurent sur le certificat de validation :

- n) République d'Haïti (Logo OFNAC en filigrane)
- o) Désignation de la licence validée (case II)
- p) Numéro de la licence validée (case III)

- q) Nom complet du titulaire de la licence validée (case IV)
- r) Nationalité du titulaire de la licence validée (Case VI)
- s) Autorité émettrice de la licence validée (Case VIII)
- t) Validité du certificat au regard de la licence validée ainsi que de la suspension et la révocation (Case IX)
- u) Numéro de validation (Case III a)
- v) Privilèges validés (Case XII)
- w) Dates d'émission et d'expiration du certificat de validation (Case IX a)
- x) Signature du Directeur Général de l'OFNAC (Case X)



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie II – Techniciens de Maintenance

Aéronautique (AMT)



y) Sceau ou tampon de l'OFNAC (Case XI).

Le certificat de validation contient une traduction en Anglais.

Le choix de format du certificat de validation est décidé par l'OFNAC.

2.II.4.2 NMO Procédures de validation des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant

L'OFNAC doit être convaincu que l'autre État contractant délivre des licences conformément aux exigences de l'OACI et éventuellement de la présente partie, en effectuant une comparaison de la réglementation des systèmes et exigences de délivrance des licences.

Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de Haïti ou d'un autre État délégué par l'OFNAC peut se rendre dans l'autre État pour se convaincre que le système de délivrance des licences de cet État est conforme aux exigences requises. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être préparé et soumis à l'OFNAC. Le rapport et la comparaison des réglementations constituent la base permettant de se fier au système de délivrance des licences.

La demande de la validation se fait en soumettant à l'OFNAC un formulaire dûment rempli, qui peut être obtenu auprès de celle-ci.



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie II – Techniciens de Maintenance
Aéronautique (AMT)



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT EN BLANC



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie III – Agent Technique d'Exploitation (FD)



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)
PARTIE 2 – REGLEMENTATION LICENCES

Sous-Partie III - Agent technique d'Exploitation (FD)

VERSION 2024



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie III – Agent Technique d'Exploitation (FD)



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT EN BLANC



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie III – Agent Technique d'Exploitation (FD)



2.III.1 GENERALITES

2.III.1.1 Champ d'application de ce règlement

Le présent règlement prescrit les exigences pour la validation d'une licence d'agent technique d'exploitation (Flight operations officer/Flight dispatcher) octroyée par une autorité compétente étrangère.

Le présent règlement s'applique à tous les agents techniques d'exploitation non-détenteurs d'une licence de pilote de ligne, employés par une compagnie aérienne haïtienne approuvée selon les termes du RACH Partie 8.

Le présent règlement est conforme à la version de l'Annexe 1 de l'OACI de juillet 2020 (licences du personnel)..

2.III.2 PREREQUIS DE VALIDATION

Avant de pouvoir exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans une compagnie aérienne haïtienne, le titulaire d'une licence étrangère d'agent technique d'exploitation obtient un certificat de validation montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement.

L'OFNAC a la charge de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement des certificats de validation des licences étrangères d'agent technique d'exploitation.

2.III.2.1 Licences acceptées en vue d'une validation

Une personne détenant une licence d'agent technique d'exploitation en vigueur, délivrée par un autre État conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander la validation de cette licence pour une utilisation dans une compagnie aérienne haïtienne.

2.III.2.2 Expérience requise

Avant de délivrer un certificat de validation à un demandeur titulaire d'une licence étrangère d'agent technique d'exploitation, l'OFNAC peut exiger qu'il fournisse une expérience supplémentaire à celle exigée par l'Annexe 1 de l'OACI lors de l'obtention de la licence.

L'expérience requise est démontrée au moyen d'attestations d'emploi ou par tout autre moyen jugé utile par l'OFNAC.

2.III.2.3 Demandes pour un certificat de validation d'agent technique d'exploitation

Les demandes de certificat de validation sont faites à l'OFNAC.

h) Types de demande

Le titulaire d'une licence conforme à l'OACI peut demander à l'OFNAC les actes suivants :

- (i) Délivrer un certificat de validation ;
- (ii) Proroger un certificat de validation ;
- (iii) Renouveler un certificat de validation.

i) Délais pour la demande

- (i) Pour une délivrance initiale ou un renouvellement, le demandeur dépose sa demande auprès de l'OFNAC au moins 1 mois avant le début de l'utilisation du certificat de validation ;
- (ii) Pour la prorogation, le demandeur dépose sa demande auprès de l'OFNAC au moins 1 mois avant la fin de validité du certificat.

j) Le demandeur du certificat de validation présente un dossier à l'OFNAC contenant :



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie III – Agent Technique d'Exploitation (FD)



- (i) Le formulaire correspondant à la demande ;
- (ii) La licence étrangère conforme à l'OACI ;
- (iii) La preuve de l'expérience requise, le cas échéant.

2.III.2.4 Vérifications effectuées par l'OFNAC

Avant de délivrer le certificat de validation, l'OFNAC vérifie l'authenticité de la licence étrangère, auprès de l'État ayant délivré la licence. L'OFNAC s'assure également que la licence n'a pas été révoquée ou suspendue par l'État qui l'a délivrée.

Après vérification complète du dossier de demande, l'OFNAC délivre un certificat de validation d'agent technique d'exploitation conforme à la N.M.O 2.III.4.1

2.III.2.5 Validité du certificat de validation

L'OFNAC peut délivrer un certificat de validation qui sera valide pour maximum 1 année au demandeur qui remplit les conditions du présent règlement à condition que la licence étrangère soit toujours en vigueur.

La validité du certificat de validation ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même.

Le certificat cesse d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée cesse d'être valide ou est révoquée ou suspendue.

2.III.2.6 Privilèges de validation

L'OFNAC ne permet pas au titulaire d'un certificat de validation d'exercer des privilèges autres que ceux qui sont accordés par la licence étrangère validée.

Le certificat de validation d'agent technique d'exploitation permet à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation au sein d'une compagnie haïtienne s'il satisfait aux conditions pertinentes définies dans le RACH Partie 8, notamment en termes de formation et d'expérience.

2.III.3 SUSPENSION ET REVOCATION DU CERTIFICAT DE VALIDATION

L'OFNAC peut suspendre ou révoquer un certificat de validation qu'elle a délivré.

2.III.3.1 Suspension d'un certificat de validation

m) Dans l'intérêt de la sécurité, l'OFNAC peut suspendre un certificat de validation dans les cas suivants :

- (xi) Si l'OFNAC découvre des faits prouvant un manque de compétence, elle peut requérir que le titulaire d'un certificat de validation repasse tout ou partie des tests de connaissance théorique ou pratique requis dans l'État d'origine de la licence validée. Le certificat de validation sera suspendu en attendant les résultats des nouveaux tests ;
- (xii) Lors de l'enquête suivant un accident ou un incident aérien ;
- (xiii) Dans les cas prouvés d'inconduite, d'imprudence ou d'insouciance excessive ;
- (xiv) Si le titulaire a agi en contravention de ses privilèges ;
- (xv) En attendant les résultats de l'enquête sur une violation suspectée de cette réglementation ou du droit de l'aviation aux termes duquel cette réglementation est affectée.

n) Une personne dont le certificat de validation est amendé, modifié, suspendu ou révoqué en reçoit notification par écrit indiquant les raisons d'une telle action ; cette personne dispose d'un droit à être entendue.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie III – Agent Technique d'Exploitation (FD)



- o) Une fois la suspension en vigueur, la personne concernée doit cesser immédiatement d'exercer les privilèges du certificat de validation ; elle doit remettre à l'OFNAC, dans les 8 jours suivant la réception de l'ordre, le certificat en sa possession faisant l'objet de la suspension. Si la personne ne le fait pas, l'OFNAC peut révoquer le ou les certificat(s) détenu(s) par cette personne.
- p) L'OFNAC peut annuler une suspension dans les cas suivants :
- Si la personne faisant l'objet de la suspension a passé et réussi les tests des connaissances ou des compétences requis au paragraphe (a) ;
 - Si la personne concernée a acquis l'expérience supplémentaire requise ;
 - En révoquant le certificat de validation.
- q) Une fois la suspension arrivée à son terme autrement que par révocation, l'OFNAC délivre un nouveau certificat de validation à la personne concernée.

2.III.3.2 Révocation d'un certificat de validation

- g) L'OFNAC peut révoquer un certificat de validation dans les cas suivants :
- Si le titulaire a perdu les compétences requises pour exercer les privilèges figurant sur le document ;
 - Si le titulaire a fait une déclaration contraire à la vérité pour obtenir ou maintenir ce certificat de validation, ou s'il a fourni des données incorrectes lors de la délivrance du certificat ;
 - En cas d'inconduite, d'imprudence ou d'insouciance excessive prouvée. Le titulaire du certificat est notifié de la révocation par écrit en donnant les raisons ;
 - Suite à une suspension.
- h) Une personne dont le certificat de validation a été révoqué est dans l'obligation de remettre à l'OFNAC l'ensemble des licences ou certificats en sa possession faisant l'objet de la révocation, dans les 8 jours suivant la date de réception de la notification par l'OFNAC.
- i) La personne qui s'est vu refuser le privilège de travailler pour une compagnie aérienne par jugement prononcé par un tribunal est aussi dans l'obligation de remettre à l'OFNAC tous les certificats de validation en sa possession dans les 8 jours après avoir eu connaissance du jugement ou après qu'il puisse être raisonnablement estimé qu'elle en a eu connaissance.

2.III.4 NORMES DE MISE EN ŒUVRE

2.III.4.1 NMO Spécification et format du certificat de validation

Les détails suivants figurent sur le certificat de validation :

- z) République d'Haïti (Logo OFNAC en filigrane) aa) Désignation de la licence validée (case II) bb) Numéro de la licence validée (case III) cc) Nom complet du titulaire de la licence validée (case IV) dd) Nationalité du titulaire de la licence validée (Case VI) ee) Autorité émettrice de la licence validée (Case VIII)
- ff) Validité du certificat au regard de la licence validée et du certificat médical associé ainsi que de la suspension et la révocation (Case IX)
- gg) Numéro de validation (Case IIIa) hh) Privilèges validés (Case XII)
- ii) Dates d'émission et d'expiration du certificat de validation (Case IXa) jj) Signature du Directeur Général de l'OFNAC (Case X)
- kk) Sceau ou tampon de l'OFNAC (Case XI).



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie III – Agent Technique d'Exploitation (FD)



Le choix de format du certificat de validation est décidé par l'OFNAC.

Le certificat de validation contient une traduction en anglais.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie III – Agent Technique d'Exploitation (FD)



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT EN BLANC



Partie 2 – LICENCES
Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

**RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)
PARTIE 2 – REGLEMENTATION LICENCES**

Sous-Partie IV - Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

VERSION 2024



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT EN BLANC



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

2.IV.1 GENERALITES

2.IV.1.1 Champ d'application de ce règlement

Le présent règlement prescrit les exigences pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ainsi que pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne, qualification d'instructeur et qualification d'examineur.

Le présent règlement prescrit les exigences pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement des compétences linguistiques.

Le présent règlement prescrit les exigences pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement des certificats médicaux de classe 3.

Le présent règlement prescrit les exigences pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement de certificat d'organisme de formation pour les contrôleurs de la circulation aérienne.

Le présent règlement est conforme à la version de l'Annexe 1 de l'OACI de juillet 2020 (licences du personnel).

2.IV.1.2 Conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des licences de contrôleur aérien

La DSACH est la direction de l'OFNAC en charge de la délivrance, du retrait ou de la suspension des licences de contrôleur aérien et des différentes qualifications s'y rattachant.

Avant de se voir délivrer une licence de contrôleur de la circulation aérienne, un demandeur doit répondre aux exigences d'âge, de connaissance, d'expérience, de compétence, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette licence.

Avant de se voir délivrer une qualification de contrôleur de la circulation aérienne, un demandeur doit répondre aux exigences d'âge, de connaissance, d'expérience, de compétence, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette qualification.

Avant de se voir délivrer une qualification d'instructeur de la circulation aérienne ou une qualification d'examineur de la circulation aérienne, un demandeur doit répondre aux exigences d'âge, de connaissance, d'expérience, de compétence, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette qualification.

Pour la prorogation ou le renouvellement d'une licence ou d'une qualification un demandeur doit répondre aux exigences spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

2.IV.2 LICENCE ET QUALIFICATION DE CONTROLEUR AERIEN

2.IV.2.1 Elève contrôleur de la circulation aérienne

L'autorité compétente prend les mesures appropriées pour s'assurer que les élèves contrôleurs de la circulation aérienne ne constituent pas un danger pour la navigation aérienne.

L'autorité compétente n'autorise pas l'instruction d'un élève contrôleur de la circulation aérienne dans un milieu opérationnel, sauf s'il détient un certificat médical en vigueur de classe 3 délivré conformément au chapitre 2.IV.4.

2.IV.2.2 Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Les détenteurs de licences de contrôleur de la circulation aérienne n'en exercent pas les privilèges, et ceux des qualifications qui s'y rattachent, lorsqu'ils sont sous l'influence de toute substance psychoactive qui peut les rendre incapables d'exercer ces privilèges en toute sécurité et de la façon correcte.

Le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit se conformer aux exigences ci-dessous : □

Le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne n'a pas moins de 21 ans.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- Le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne détient un certificat médical de classe 3, délivré conformément au chapitre 2.IV.4.

Le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne est instruit lors d'un cours de formation portant sur les domaines de connaissance appropriés au titulaire d'une telle licence tels qu'indiqué ci-dessous :

- Droit aérien : Règles et réglementation pertinentes au contrôleur de la circulation aérienne.
- Équipement de contrôle de la circulation aérienne : Principes, utilisation et limitations de l'équipement utilisé pour le contrôle de la circulation aérienne.
- Connaissances d'ordre général : Principes du vol, principes d'exploitation et de fonctionnement des aéronefs et des systèmes télé pilotés (drones), des groupes motopropulseurs et des systèmes des aéronefs ; performance des aéronefs pertinente pour les opérations de contrôle de la circulation aérienne.
- Performance humaine : Principes de la gestion des menaces et des erreurs.
- Météorologie : Météorologie aéronautique ; utilisation et évaluation de la documentation et des informations météorologiques ; origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques affectant les opérations et la sécurité des vols ; altimétrie.
- Navigation : Principes de la navigation aérienne ; principes, limitation et précision des systèmes de navigation et des aides visuelles.
- Procédures opérationnelles : Contrôle de la circulation aérienne ; communications, procédures et phraséologie relatives à la radiotéléphonie (de routine, pas de routine et d'urgence) ; utilisation de la documentation aéronautique appropriée ; pratiques de sécurité associées au vol.

Le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit :

- Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un contrôleur détenteur d'une qualification d'instructeur, qui a assuré la formation sur les domaines des connaissances.
- Réussir le test des connaissances requis.

Le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit avoir passé un cours de formation approuvé et avoir au moins trois mois de service satisfaisant de contrôle réel de la circulation aérienne sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenant une qualification d'instructeur. L'expérience requise spécifiée pour une qualification de contrôleur de la circulation aérienne au paragraphe 2.IV.2.3 est créditée comme faisant partie de l'expérience spécifiée dans le présent paragraphe.

Le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit être en possession d'une attestation de compétence linguistique telle que définie au chapitre 2.IV.3.

Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente partie, la période de validité de la licence est de 5 ans.

2.IV.2.3 Qualification de contrôleur de la circulation aérienne

Afin de pouvoir exercer les privilèges octroyés par la licence de contrôleur aérien, le demandeur doit détenir une ou plusieurs qualification(s) en état de validité. Les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne comprennent les catégories suivantes :

- Qualification de contrôle d'aérodrome (ADC).
- Qualification de procédure de contrôle d'approche (APP).
- Qualification de contrôle d'approche de surveillance (APS).
- Qualification de procédure de contrôle régional (ACP).



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- ☐ Qualification de contrôle de surveillance de région (ACS).

Le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne est instruit lors d'un cours de formation portant sur les domaines de connaissance appropriés pour le titulaire d'une telle licence et les sujets spécifiés ci-après pour chaque qualification recherchée :

- ☐ Qualification de contrôle d'aérodrome (ADC) :

Caractéristiques physiques de la disposition de l'aérodrome et aides visuelles.

Structure de l'espace aérien.

Règles, procédures et source d'information qui s'appliquent.

Installations de navigation aérienne.

Équipement de contrôle de la circulation aérienne et son utilisation.

Terrain et repères importants.

Caractéristiques du trafic aérien.

Phénomènes météorologiques.

Plans de recherche et de sauvetage d'urgence.

- ☐ Qualifications aux procédures de contrôle d'approche (APP) et de contrôle régional (ACP) Structure de l'espace aérien.

Règles, procédures et source d'information qui s'appliquent.

Installations de navigation aérienne.

Équipement de contrôle de la circulation aérienne et son utilisation.

Terrain et repères importants.

Caractéristiques du trafic aérien et son débit.

Phénomènes météorologiques.

Plans de recherche et de sauvetage d'urgence.

- ☐ Qualification de contrôle d'approche de surveillance (APS) et contrôle de surveillance régional (ACS). Le demandeur répond aux exigences spécifiées au point précédent pour autant qu'elles affectent le domaine de responsabilité et doit avoir fait preuve d'un niveau de connaissances approprié aux privilèges accordés, au moins dans les sujets supplémentaires suivants :

Principes, utilisation et limitation des systèmes de surveillance ATS qui s'appliquent et de l'équipement qui y est associé ; et

Procédures de prestation de services de surveillance ATS, selon ce qui est approprié, y compris les procédures visant à assurer le franchissement approprié du relief.

Le demandeur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne doit :

- ☐ Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un contrôleur détenteur d'une qualification d'instructeur, qui a assuré la formation sur les domaines des connaissances.
- ☐ Réussir le test des connaissances requis.
- ☐ Avoir passé un cours de formation de façon satisfaisante.
- ☐ Assurer de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une qualification instructeur



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

Qualification de contrôle d'aérodrome : un service de contrôle d'aérodrome, pendant au moins 90 heures ou un mois dans l'unité pour laquelle la qualification est recherchée.

Qualification de contrôle d'approche, de contrôle d'approche de surveillance, qualification de contrôle régional ou de contrôle de surveillance de régional : le service de contrôle pour lequel la qualification est recherchée, pendant au moins 180 heures ou trois mois dans l'unité pour laquelle la qualification est recherchée.

L'expérience spécifiée doit avoir été acquise dans les 6 mois précédant immédiatement la demande.

- Le demandeur doit, en ayant passé le test des compétences requis au niveau approprié pour les privilèges accordés avec le titulaire d'une qualification d'examineur, faire la preuve des compétences, du jugement et des performances requis pour assurer un service de contrôle en toute sécurité, ordonné et rapide, ce qui comprend la reconnaissance et la gestion des menaces et des erreurs.

Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne avec la ou les qualifications applicables consistent en :

- Qualification contrôle d'aérodrome : assurer ou superviser la prestation de services de contrôle d'aérodrome pour celui pour lequel le titulaire de la licence est qualifié.
- Qualification procédure de contrôle d'approche : assurer ou superviser les services de contrôle d'approche pour le ou les aérodromes pour lesquels le titulaire de la licence est qualifié, dans l'espace aérien ou une partie de celui-ci, relevant de la compétence de l'unité assurant un tel service.
- Qualification procédure de contrôle d'approche de surveillance : assurer ou superviser les services de contrôle d'approche en utilisant les systèmes de surveillance ATS appropriés pour le ou les aérodromes pour lesquels le titulaire de la licence est qualifié, dans l'espace aérien ou une partie de celui-ci, relevant de la compétence de l'unité assurant un tel service.
- Qualification procédure de contrôle régional : assurer ou superviser la prestation de services de contrôle dans la région ou une partie de celle-ci, pour laquelle le titulaire de la licence est qualifié.
- Qualification surveillance de contrôle régional : assurer ou superviser la prestation de services de contrôle, en utilisant les systèmes de contrôle ATS, dans la région de contrôle ou une partie de celle-ci, pour laquelle le titulaire de la licence est qualifié.

Avant d'exercer les privilèges octroyés par la licence et la/les qualification(s) le titulaire de la licence doit bien connaître toutes les informations pertinentes et à jour.

Le titulaire d'une licence et d'une ou de plusieurs qualifications de contrôleur de la circulation aérienne n'instruit pas dans un environnement opérationnel sauf s'il a obtenu une qualification d'instructeur.

Le titulaire d'une licence et d'une ou de plusieurs qualifications de contrôleur de la circulation aérienne n'évalue pas dans un environnement opérationnel sauf s'il a obtenu une qualification d'examineur.

Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente partie, la période de validité de la qualification est de 1 an. Pour être prorogée d'une durée équivalente le contrôleur doit avoir suivi un cours de formation continue tel que décrit dans le programme de compétences de l'unité et avoir exercé les privilèges de ladite qualification durant le minimum d'heures prescrit dans le programme de compétences. Une qualification est invalidée lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne a cessé d'en exercer les privilèges pendant 6 mois. Une qualification demeure invalidée jusqu'à ce que l'aptitude du contrôleur à en exercer les privilèges ait été rétablie.

2.IV.2.4 Qualification d'instructeur

Le demandeur d'une qualification d'instructeur doit :

- Être détenteur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne
- Être détenteur d'une qualification depuis plus de 2 ans □ Avoir suivi une formation à la qualification d'instructeur



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- Avoir réussi l'évaluation des compétences relatives à la qualification d'instructeur □ Être détenteur d'un certificat médical de classe 3 valide.

La validité de la qualification d'instructeur est de 3 ans. Elle peut être prorogée sous réserve de répondre aux exigences de formation requises qui sont décrites dans le programme de compétences de l'unité.

Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente partie, la qualification d'instructeur octroie à son titulaire les privilèges suivants :

- Instruire un élève contrôleur de la circulation aérienne dans un environnement opérationnel □ Dispenser la formation théorique telle que définie aux paragraphes 2.IV.2.2 et 2.IV.2.3.
- Autoriser un contrôleur à se présenter à un examen théorique ou un examen pratique.

2.IV.2.5 Qualification d'examineur

Le demandeur d'une qualification d'examineur doit : □ Être détenteur d'une licence

- Être détenteur d'une qualification depuis plus de 2 ans
- Être détenteur d'une qualification d'instructeur depuis plus de 2 ans
- Avoir suivi une formation théorique et pratique à la qualification d'examineur □ Avoir réussi l'évaluation des compétences relatives à la qualification d'examineur □ Être détenteur d'un certificat médical de classe 3 valide.

La validité de la qualification d'examineur est de 3 ans. Elle peut être prorogée sous réserve de répondre aux exigences de formation requises qui sont décrites dans le programme de compétences de l'unité.

Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente partie, la qualification d'examineur octroie à son titulaire les privilèges d'évaluer un contrôleur ou un élève contrôleur de la circulation aérienne en vue de lui délivrer ou lui proroger ou lui renouveler une licence, une qualification, une qualification d'instructeur ou une qualification d'examineur.

2.IV.3 COMPETENCES LINGUISTIQUES

2.IV.3.1 Généralités

Pour répondre aux exigences de compétence linguistique nécessaire à l'octroi ou au renouvellement d'une licence ou d'une qualification, le demandeur ou le titulaire d'une licence, prouve qu'il se conforme aux descripteurs holistiques du paragraphe 2.IV.3.2 ci-après et au niveau opérationnel 4 (niveau 4 OACI) de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figurant au paragraphe 2.IV.6.2 ci-après.

2.IV.3.2 Descripteurs holistiques

Les locuteurs compétents :

- Communiquent efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- S'expriment avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
- Utilisent 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 ;
- Traitent 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 ; et □ Utilisent un dialecte ou un accent qui est intelligible pour la communauté aéronautique.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

2.IV.4 APTITUDE MEDICALE DE CLASSE 3

2.IV.4.1 Généralités

Les demandeurs d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent détenir un certificat médical de classe 3 délivré conformément à la présente partie.

Les contrôleurs de la circulation aérienne n'exercent pas les privilèges de leur licence en environnement opérationnel sauf s'ils détiennent un certificat médical de classe 3 valide.

Les demandeurs de licences ou de qualifications requérant une aptitude physique et mentale doivent signer et remettre à l'examineur médical (AME) une déclaration stipulant s'ils se sont déjà soumis à un tel examen et, si oui, la date, le lieu et les résultats du dernier examen.

Le demandeur doit indiquer à l'AME si un certificat médical précédent a fait l'objet d'un refus, d'une révocation ou d'une suspension et, si oui, pour quelles raisons.

Chaque demandeur d'un certificat médical doit fournir à l'AME une attestation personnelle signée portant sur les faits médicaux relatifs à ses antécédents personnels, familiaux ou héréditaires.

Chaque demandeur d'un certificat médical doit produire une preuve d'identité.

Toute fausse déclaration faite à un AME par un demandeur de licence ou de qualification est signalée à l'autorité compétente pour qu'elle prenne toute mesure jugée appropriée.

Le demandeur remplit le formulaire approprié conformément aux prescriptions de l'autorité compétente.

Si les exigences médicales ne sont pas respectées, le certificat médical classe 3 n'est pas délivré, prorogé ou renouvelé, sauf si les conditions suivantes sont remplies :

- La conclusion médicale certifiée indique que dans des circonstances spéciales le fait que le candidat ne réponde pas à une exigence est tel que l'exercice des privilèges de la licence demandée ne mettra probablement pas en danger la sécurité ;
- L'aptitude, les compétences et l'expérience pertinentes du demandeur et les conditions opérationnelles ont été prises en considération ; et
- La licence est endossée par l'autorité compétente avec les limitations spéciales éventuelles lorsque les tâches à accomplir en toute sécurité par le titulaire de la licence dépendent de la conformité auxdites limitations.

L'AME rend compte à l'autorité compétente de tout cas individuel où, à son avis, le fait qu'un demandeur n'ait pas répondu à quelque exigence que ce soit, numérique ou autre, est tel que l'exercice des privilèges de la licence demandée ne mettra probablement pas en danger la sécurité.

Les détenteurs de licences de contrôleur de la circulation aérienne n'en exercent pas les privilèges ou ceux des qualifications qui s'y rattachent, chaque fois qu'ils s'aperçoivent que toute baisse de leur aptitude physique et mentale est susceptible d'entraver leur exercice de ces privilèges en toute sécurité et de la façon correcte.

Les détenteurs de licences de contrôleur de la circulation aérienne ne se livrent pas à tout usage de substances posant des problèmes.

2.IV.4.2 Certificat médical de classe 3

Le certificat médical se présente sous une forme et de la façon prescrite par l'autorité compétente. Ce qui doit figurer sur le certificat médical est indiqué à l'annexe 2.IV.6.3.

2.IV.4.2.1 Délivrance et prorogation de certificats médicaux de classe 3

Un certificat médical est délivré à toute personne répondant aux exigences médicales prescrites dans la présente sous-partie, sur la base d'un examen médical et de l'évaluation des antécédents et de l'état du demandeur.

La délivrance de certificats médicaux de classe 3 est déléguée à tout AME certifié.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

Chaque personne devant se voir délivrer un certificat médical doit passer un examen médical basé sur les exigences physiques et mentales figurant dans la présente sous-partie.

Sauf indication contraire dans la présente sous-partie, les détenteurs d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent faire proroger leur certificat médical de classe 3 à des intervalles n'excédant pas ceux qui sont spécifiés au paragraphe 2.IV.4.2.2.

2.IV.4.2.2 Validité du certificat médical de classe 3

La période de validité du certificat médical est la suivante :

- 48 mois pour le certificat médical de classe 3 pour les licences de contrôleur de la circulation aérienne.

Les exceptions relatives à la période de validité du certificat médical sont les suivantes :

- Lorsque les détenteurs ont dépassé leur 40^e anniversaire : l'intervalle de 48 mois spécifié pour la licence de contrôleur de la circulation aérienne est réduit à 24 mois ;
- Lorsque les détenteurs ont dépassé leur 50^e anniversaire : l'intervalle de 24 mois spécifié pour la licence de contrôleur de la circulation aérienne est réduit à 12 mois.

Pour la délivrance initiale du certificat médical, la période de validité débute à la date à laquelle l'examen médical est effectué. Pour le dernier mois compté, la période de validité comprend le jour ayant le même quantième que la date de l'examen médical ou, si ce mois n'a pas un tel jour, le dernier jour de ce mois.

La période de validité d'un certificat médical peut être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, jusqu'à 45 jours.

La période de validité d'un certificat médical peut être réduite pour des raisons cliniques.

-Prorogation ou renouvellement d'un certificat médical :

- Les exigences à satisfaire pour la prorogation, le renouvellement d'un certificat médical sont les mêmes que celles du certificat initial, sauf autre indication spécifique.
- La prorogation ou le renouvellement de certificats médicaux de classe 3 est délégué à tout AME certifié.
-

-Limitation ou refus :

- L'autorité compétente peut, pour des raisons médicales justifiées et notifiées au demandeur, limiter ou refuser un certificat médical.

-Suspension ou révocation d'un certificat médical :

- L'autorité compétente peut suspendre ou révoquer un certificat médical délivré, s'il est établi qu'un demandeur ou un titulaire de certificat n'a pas répondu ou ne répond plus aux exigences du paragraphe 2.IV.4.3.

2.IV.4.3 Exigences médicales

2.IV.4.3.1 Généralités

Le demandeur d'un certificat médical délivré conformément à la présente partie se soumet à un examen médical portant sur :

- Aptitudes physiques et mentales Perception visuelle et des couleurs Ouïe.

2.IV.4.3.2 Aptitudes physiques et mentales

Il est requis que le demandeur de certificat médical de classe 3 soit libre de ce qui suit :



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- Toute anomalie, congénitale ou acquise ; ou
- Tout handicap actif, latent, aigu ou chronique ; ou
- Toute blessure, lésion ou séquelle d'une opération ; ou
- Tout effet ou effet secondaire de tout produit thérapeutique pris sous ordonnance ou non, qui induirait un certain niveau d'incapacité fonctionnelle pouvant probablement nuire à l'exécution en toute sécurité des tâches à accomplir.

2.IV.4.3.3 Test d'acuité visuelle : exigences

Les tests d'acuité visuelle doivent être administrés dans un environnement dont le niveau d'éclairage correspond à celui d'un bureau ordinaire (entre 30 et 60 cd/m²).

L'acuité visuelle doit être mesurée au moyen d'une échelle de Landolt ou d'optotype similaire, placés à une distance appropriée du candidat pour la méthode adoptée pour le test.

2.IV.4.3.4 Chromatoscopie : exigences

Le demandeur doit faire la preuve de son aptitude à percevoir les couleurs (vision trichromatique normale) qu'il doit pouvoir voir pour effectuer ses tâches en toute sécurité.

L'aptitude du demandeur à identifier correctement une série de planches pseudo-isochromatiques doit être testée à la lumière solaire ou artificielle à la même température de la couleur que celle qui est prévue pour les illuminants normalisés C ou D65, comme spécifié par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Un demandeur dont le résultat est satisfaisant selon ce qui est prescrit par l'autorité compétente est évalué comme étant apte. Un demandeur dont le résultat d'un tel test n'est pas satisfaisant est considéré comme inapte, sauf s'il peut facilement distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les signaux lumineux de couleur de l'aviation. Les demandeurs qui ne répondent pas à ces critères sont évalués comme étant inaptes.

2.IV.4.3.5 Test auditif : exigences

Les demandeurs doivent faire preuve d'une aptitude auditive suffisante pour exercer sans danger les privilèges de leur licence ou de leur qualification.

Le test auditif est administré en utilisant un audiomètre à sons purs ou une autre méthode donnant des résultats équivalents. Ce test est administré lors du premier examen médical et ensuite à des intervalles spécifiés en fonction de l'âge du demandeur.

Si un audiomètre à sons purs est utilisé, le zéro de référence pour le calibrage est celui de la recommandation R389, de 1964, de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

Pour les tests auditifs sans audiométrie, les demandeurs doivent être testés dans une salle calme par voix chuchotée et normale dans les conditions suivantes.

- Une salle calme est celle dans laquelle le bruit de fond est inférieur à 35 dB(A), mesuré en réponse « lente » d'un sonomètre pondéré « A ».
- Le niveau de son d'une voix normale à 1 m du point d'émission est de 60 dB(A) et celui d'un chuchotement de 45 dB(A). À 2 m de la personne qui parle, le son est plus bas de 6 dB(A).

2.IV.4.3.6 Exigences physiques et mentales

Le demandeur ne doit pas avoir de maladie ou de handicap susceptibles de le rendre soudainement incapable de se livrer aux tâches qui lui sont affectées en toute sécurité.

- Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédent ou de diagnostic clinique de ce qui suit, susceptibles de le rendre incapable d'exercer en toute sécurité les privilèges de la licence demandée ou détenue :

Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

Un trouble mental organique ;

Un trouble mental ou du comportement dû à l'usage de substances psychoactives, notamment un syndrome de dépendance de l'alcool ou autres substances psychoactives ;

Schizophrénie ou un trouble schizotypique de la personnalité ou un trouble délirant ;

Un trouble de l'humeur (affectif) ;

Un trouble névrotique lié au stress ou somatoforme ;

Un trouble de la personnalité ou du comportement adulte, particulièrement s'il se manifeste par des actes manifestes ;

Une déficience intellectuelle ;

Un trouble du développement psychologique ;

Un trouble du comportement ou une perturbation affective qui s'est déclaré pendant l'enfance ou l'adolescence ;

Un trouble mental qui n'est pas autrement spécifié.

- Un demandeur souffrant de dépression et traité avec des antidépresseurs est évalué comme inapte, sauf si l'AME ayant accès aux détails de l'affaire concernée, considère que l'état du demandeur n'entravera probablement pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence ou de sa qualification.
- Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédent ou de diagnostic clinique de ce qui suit :
 - Une maladie progressive ou non du système nerveux, dont les effets, selon la conclusion de médecins agréés, sont susceptibles d'empêcher le demandeur d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification ;
 - Épilepsie ;
- Tout trouble de la conscience dont la cause n'est pas expliquée médicalement de façon satisfaisante.
- Le demandeur ne doit pas avoir subi de traumatisme crânien dont les effets, selon la conclusion de médecins agréés, sont susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification, autrement il est évalué comme étant inapte.
- Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies du cœur, qu'elles soient congénitales ou acquises, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification. Des antécédents d'infarctus du myocarde prouvés entraînent une inaptitude.
- Un demandeur ayant subi un pontage coronarien, une greffe ou une angioplastie (avec ou sans endoprothèse vasculaire) ou toute autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde ou présente tout autre état cardiaque potentiellement incapacitant, sera déclaré inapte, sauf si son état cardiaque, examiné et évalué selon les meilleures pratiques médicales, n'est pas jugé susceptible de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
- Un demandeur présentant un rythme cardiaque anormal est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice des privilèges de licence ou de la qualification du demandeur.
- L'électrocardiographie fait partie de l'examen cardiaque pour la première délivrance d'un certificat médical et des réexamens effectués tous les deux ans après 50 ans.
- Les tensions artérielles systolique et diastolique doivent être dans les limites normales.
- L'usage de médicaments pour contrôler l'hypertension artérielle est un facteur d'inaptitude, sauf pour ceux dont l'utilisation, selon les conclusions de médecins agréés, est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.
- Il ne doit pas y avoir d'anomalie fonctionnelle ou structurelle importante du système circulatoire.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- Il ne doit pas y avoir de déficience pulmonaire aiguë ou de maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre susceptibles d'entraîner des symptômes incapacitants lors des opérations normales ou d'urgence. Une radiographie devrait faire partie de l'examen thoracique initial.
- Les demandeurs souffrant de bronchopneumopathie chronique obstructive sont évalués comme étant inaptes, sauf si leur état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice des privilèges de licence ou de la qualification du demandeur.
- Les demandeurs présentant des symptômes d'asthme importants ou susceptibles de présenter des symptômes incapacitants lors des opérations normales ou d'urgence sont évalués comme étant inaptes.
- L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est un facteur d'inaptitude, sauf pour ceux dont l'utilisation est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.
- Les demandeurs ayant une tuberculose pulmonaire évolutive sont évalués comme étant inaptes.
- Les demandeurs présentant des lésions quiescentes ou guéries dont on sait ou on soupçonne qu'elles sont d'origine tuberculeuse, peuvent être évalués comme étant aptes.
- Les demandeurs dont le fonctionnement du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes est sérieusement détérioré sont évalués comme étant inaptes.
- Un demandeur ayant subi une intervention chirurgicale majeure des passages biliaires ou du tube digestif ou de ses annexes, avec excision totale ou partielle ou une dérivation de ces organes, doit être évalué comme étant inapte.
- Les demandeurs présentant des troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer les privilèges de leur licence ou de leur qualification sont évalués comme étant inaptes.
- Les demandeurs présentant un diabète sucré traité à l'insuline sont évalués comme étant inaptes.
- Les demandeurs présentant un diabète sucré non traité à l'insuline sont évalués comme étant inaptes, sauf s'il est prouvé que leur état est contrôlé de façon satisfaisante par le régime alimentaire seul ou par un régime combiné à des médicaments antidiabétiques pris par voie orale, dont l'usage est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.
- Les demandeurs présentant une hémopathie et/ou une maladie du système lymphatique sont évalués comme étant inaptes, sauf si après un examen adéquat leur état est jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de leur licence ou de leur qualification.
- Les demandeurs présentant des troubles rénaux ou génito-urinaires sont évalués comme étant inaptes, sauf si après un examen adéquat leur état est jugé comme ne les empêchant probablement pas d'exercer en toute sécurité les privilèges de leur licence ou de leur qualification.
- L'examen des urines fait partie de l'examen médical et toute anomalie est explorée de façon adéquate.
- L'analyse sanguine biologique fait partie de l'examen médical et toute anomalie est explorée de façon adéquate.
- Les demandeurs présentant des séquelles de maladies ou d'intervention chirurgicales des reins ou de l'appareil génito-urinaire, en particulier toute obstruction due à un rétrécissement ou à une compression, est évalué comme étant inapte, sauf si l'état du demandeur a fait l'objet d'un examen et d'une évaluation conformément aux meilleures pratiques médicales et est jugé comme ne l'empêchant probablement pas d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
- Les demandeurs ayant subi une néphrectomie sont évalués comme étant inaptes, sauf si cet état est bien compensé.
- Les demandeurs séropositifs pour le virus de l'immunodéficience humaine (VIH) sont évalués comme étant inaptes, sauf si leur état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice sans danger des privilèges de licence ou de la qualification du demandeur.
- Les demandeuses enceintes sont évaluées comme étant inaptes, sauf si une évaluation obstétrique et une supervision médicale constante indiquent une grossesse à faible risque et sans complication.

Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- Lors de la gestation, il convient de prendre des précautions pour la relève en temps opportun d'une contrôleuse de la circulation aérienne en cas de début de travail précoce ou d'autres complications.
- Pour les demandeuses dont la grossesse est à faible risque et sans complication, évaluée et supervisée conformément au paragraphe ci-avant, la période pendant laquelle la personne est jugée apte devrait être limitée à la fin de la 34^e semaine de gestation.
- Après l'accouchement ou l'interruption de la grossesse, la demandeuse n'est pas autorisée à exercer les privilèges de sa licence jusqu'à ce qu'elle ait subi une réévaluation conformément aux meilleures pratiques médicales et ait été jugée apte à exercer sans danger les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou structures apparentées, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
- Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies ou de maladies des oreilles ou structures apparentées, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
- Il ne doit pas y avoir d'obstruction nasale et pas de malformation ou maladie de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures, susceptible d'empêcher le demandeur d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
- Les demandeurs bègues ou ayant d'autres vices de parole suffisamment graves pour empêcher les communications par voie orale sont évalués comme étant inaptes.

2.IV.4.3.7 Exigences visuelles

- Les yeux et leurs annexes doivent fonctionner normalement. Il ne doit pas y avoir d'état pathologique évolutif, aigu ou chronique, ou quelque séquelle que ce soit d'intervention chirurgicale ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes, pouvant probablement réduire la fonction visuelle au point d'empêcher l'exercice sans danger des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.
- L'acuité visuelle de loin, avec correction ou non, est de 7/10 (0.7) ou mieux pour chaque œil séparément et l'acuité visuelle binoculaire est de 10/10 (1.0) ou mieux. Lorsque cette norme d'acuité visuelle ne peut être obtenue qu'avec des lentilles ophtalmiques, le demandeur peut être évalué comme étant apte, à condition que :
 - Ces lentilles ophtalmiques soient portées lors de l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification demandée ou détenue ; et
 - Une paire de lunettes correctrices qui conviennent soit en outre immédiatement disponible lors de l'exercice des privilèges de la licence du demandeur.
- Les demandeurs peuvent porter des verres de contact pour répondre aux exigences du paragraphe ci-dessus à conditions que :
 - Les verres de contact soient monofocaux et non teintés ;
 - Les verres soient bien tolérés ; et
 - Une paire de lunettes correctrices qui conviennent soit immédiatement disponible lors de l'exercice des privilèges de la licence.
- Les demandeurs dont le vice de réfraction est important utilisent des verres de contact ou des verres de lunettes à indice élevé.
- Les demandeurs dont l'acuité visuelle de loin non corrigée de l'un ou l'autre œil est inférieure à 10/10 doivent fournir un rapport ophtalmologique complet avant d'obtenir le certificat médical initial et tous les 5 ans par la suite.
- Les demandeurs ayant subi une intervention chirurgicale affectant la réfraction de l'œil sont évalués comme étant inaptes, sauf s'ils ne présentent pas les séquelles susceptibles de les empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de leur licence et de leur qualification.

Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- Le demandeur est capable de lire, en portant des lentilles correctrices, si c'est le cas, le tableau N5 ou son équivalent à une distance qu'il choisit entre 30 et 50 cm et de lire le tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette exigence n'est satisfaite que par une correction de la vision rapprochée, le demandeur peut être évalué comme étant apte, à conditions que cette correction soit ajoutée aux lunettes déjà prescrites ; si une telle correction n'est pas prescrite, une paire de lunettes pour vision rapprochée doit être à portée immédiate lors de l'exercice des privilèges de la licence. Lorsqu'une correction de la vision rapprochée s'impose, le demandeur doit démontrer qu'une paire de lunettes suffit à répondre aux impératifs de vision éloignée aussi bien que rapprochée.
- Lorsqu'une correction de la vision rapprochée s'impose conformément au présent paragraphe, une deuxième paire de lunettes corrigeant la vision rapprochée doit être à disposition pour une utilisation immédiate.
- Le demandeur doit avoir des champs de vision normaux.
- Le demandeur doit avoir une fonction binoculaire normale.

2.IV.4.3.8 Exigences relatives à l'ouïe

- Le demandeur est testé par audiométrie à sons purs.
 - Lors de l'examen médical initial.
 - Au moins une fois tous les 4 ans jusqu'à 40 ans.
 - Au moins une fois tous les 2 ans après 40 ans.
- Le demandeur ne présente pas, lors d'un test d'audiométrie à sons purs, une perte d'audition de l'une ou l'autre oreille séparément de plus de 35 dB pour quelque fréquence que ce soit de 500, 1.000 ou 2.000 Hz ou de plus de 50 dB à 3.000 Hz.
- Un demandeur dont la perte d'audition excède ce qui figure ci-dessus peut être déclaré apte à condition d'avoir une ouïe normale dans des conditions de bruit de fond reproduisant ou simulant celui de l'environnement normal de travail du contrôleur de la circulation aérienne.
- Un demandeur équipé d'une prothèse auditive peut être déclaré apte sous réserve que les tests d'audiométrie soient conformes aux critères ci-dessus.

2.IV.4.4 Médecin examinateur aéromédical (AME)

Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente partie, l'autorité compétente peut désigner des médecins qualifiés et habilités à exercer la médecine, pour les autoriser en tant qu'AME à examiner les aptitudes physiques et mentales des demandeurs pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de licences ou de qualifications spécifiées dans la présente partie. Les AME peuvent être désignés hors d'Haïti.

Les AME ont obtenu ou doivent obtenir une formation initiale et continue en médecine aéronautique. La formation initiale de base en médecine aéronautique pour les examens médicaux de classe 3 comprend ce qui suit :

- Connaissances de base en aéronautique.
- Ophtalmologie.
- Oto-rhino-laryngologie.
- Cardiologie et médecine générale.
- Neurologie.
- Psychiatrie en médecine aéronautique.
- Psychologie.
- Dentisterie.
- Accidents, évacuation et survie.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- Législation, règles et réglementations.
- Milieu de travail du contrôleur aérien.

La formation continue contient un rafraichissement des connaissances sur les différents domaines couverts par la formation initiale.

Les AME doivent acquérir des connaissances et une expérience sur les conditions dans lesquelles les détenteurs de licences et de qualification effectuent leurs tâches.

L'autorisation d'un AME est valide pour 3 ans. L'AME doit avoir effectué au moins 5 examens pour un certificat médical de classe 3 par an. Le renouvellement de l'autorisation d'un AME est à la discrétion de l'autorité compétente.

Après avoir terminé l'examen médical d'un demandeur conformément à la présente section, l'AME doit soumettre à l'autorité compétente un rapport signé donnant le détail des résultats de l'examen.

L'AME s'engage à toujours respecter la confidentialité des examens médicaux.

L'AME s'engage à conserver en toute sécurité tous les rapports et dossiers médicaux, dont l'accès est limité au personnel autorisé.

2.IV.4.5 Evalueur médical

Sans objet.

2.IV.5 CERTIFICATION DES ORGANISMES DE FORMATION ATCO

2.IV.5.1 Demande de certificat

Les organismes de formation ATCO doivent faire une demande de certificat auprès de l'autorité compétente afin de faire valider les formations dispensées en vue de la délivrance d'une licence, d'une qualification, d'une qualification instructeur ou d'une qualification examinateur.

L'organisme de formation ATCO doit démontrer qu'il dispose des ressources (humaines, matérielles et financières) et des moyens nécessaires pour délivrer la formation pour laquelle il demande un certificat. Le personnel de l'organisme de formation doit être dûment formé pour les tâches pour lesquelles le certificat est demandé.

2.IV.5.2 Validité du certificat

Le certificat d'un organisme de formation ATCO est valide pour une durée de 3 ans. Il peut être suspendu ou retiré par l'autorité compétente à tout moment si les exigences requises ne sont plus atteintes. Le détenteur d'un certificat s'engage à signaler sans délai à l'autorité compétente toute modification organisationnelle ou structurelle pouvant affecter le certificat. Par ailleurs, le certificat sera prorogé si les conditions d'attribution sont toujours remplies et si les éventuels écarts relevés lors de la surveillance continue sont corrigés.

2.IV.5.3 Plans de formation

L'organisme de formation pour chacune de ses unités rédige et fait certifier par l'autorité compétente un plan de formation en unité (obtention d'une ou plusieurs qualifications) et un programme de compétences en unité (prorogation ou renouvellement d'une ou plusieurs qualifications). En cas de changement ATS nécessitant une formation celle-ci doit donner lieu à un plan de formation spécifique qui doit être certifié par l'autorité compétente.

L'organisme de formation qui dispense la formation en vue de la délivrance d'une licence, d'une qualification d'instructeur ou d'une qualification d'examineur rédige et fait certifier par l'autorité compétente les plans de formations *ad hoc*.

Les cours de formation de l'organisme de formation doivent être certifiés par l'autorité compétente.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)



2.IV.5.4 Surveillance de l'organisme de surveillance

L'autorité compétente est en charge du suivi de la conformité de l'organisme de formation ATCO certifié. A cette fin, la DSACH procédera à des revues documentaires, des réunions de coordination, des audits ou des inspections en fonction des besoins.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

2.IV.6 ANNEXES

2.IV.6.1 Modèle de licence

Les renseignements suivants figurent impérativement sur la licence de contrôleur aérien. Les éléments qui doivent figurer à la fois en langue française et anglaise sont signalés par un astérisque :

- *Dénomination de l'État ou de l'autorité délivrant la licence ;
- *Titre de la licence ;
- Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence ;
- Nom complet du titulaire ;
- Date de naissance ;
- Nationalité du titulaire ;
- Signature du titulaire ;
- *Authentification des validités et de l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication :
 - des qualifications, compétences linguistiques, qualifications d'instructeur et d'examineur
 - des dates auxquelles ces qualifications ont été délivrées pour la première fois
 - des dates d'expiration de la validité des qualifications
- Signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance ;
- Cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence.

2.IV.6.2 Echelle d'évaluation linguistique

L'échelle d'évaluation OACI porte sur 6 critères et comporte 6 niveaux. Afin d'exercer les privilèges de la licence de contrôleur, un contrôleur doit détenir une attestation de compétence linguistique en anglais et en français correspondant au niveau 4 OACI minimum. Les éléments ci-dessous reprennent pour les niveaux admis les caractéristiques sur chacun des six critères.

2.IV.6.2.1 Niveau opérationnel (Niveau 4)

- Prononciation : La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.
- Structure : Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement 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 en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans nuire 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, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.

Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- ☐ Interactions : Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.

2.IV.6.2.2 Niveau avancé (Niveau 5)

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

2.IV.6.2.3 Niveau expert (Niveau 6)

- ☐ Prononciation : Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.
- ☐ Structure : 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.

2.IV.6.3 Modèle de certificat médical

Les éléments suivants doivent figurer en alphabet romain sur le certificat médical :

- ☐ Nom de l'État.
- ☐ N° de licence.
- ☐ Nom complet du titulaire.
- ☐ Date de naissance.



Partie 2 – LICENCES

Sous-Partie IV – Contrôleurs du Trafic Aérien (ATCO)

- Nationalité du titulaire.
- Signature du titulaire.
- Certificat médical de classe 3.
- Service de délivrance.
- Validité.
- Limitations.
- Date de délivrance et signature de l'agent délivreur.