

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction générale de l'aviation civile

Direction des services de la navigation aérienne

Circulaire DSNA/D n° 090103 du 6 mai 2009 portant sur la mise en doute de la compétence pratique des contrôleurs

NOR : DEVA0908561C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur des services de la navigation aérienne,
Vu le code de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 modifié portant statut des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;
Vu le décret n° 93-622 du 27 mars 1993 modifié portant statut particulier du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;
Vu l'arrêté du 22 octobre 2007 relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne ;
Vu l'arrêté du 17 juin 2008 fixant le classement en groupes des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
Vu la circulaire DSNA/D n° 080546 du 17 avril 2008 relative aux procédures de délivrance, de prorogation, de rétablissement des mentions d'unité des organismes de la circulation aérienne et aux procédures de suspension ou de retrait de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
Vu l'avis rendu par le comité technique paritaire de la direction des services de la navigation aérienne en sa séance du 11 décembre 2008,

Article 1^{er}

Objectif de la procédure de mise en doute de la compétence pratique

La procédure de mise en doute de la compétence pratique a pour objectif de traiter de façon efficiente les cas de contrôleurs qui, selon eux ou selon leurs collègues, éprouvent des difficultés à exercer les privilèges de leur licence de contrôleur de la circulation aérienne. Elle ne peut être utilisée pour traiter des situations de tensions individuelles ou collectives portant sur des sujets techniques, opérationnels ou humains.

Les procédures décrites ci-dessous, ne font pas obstacle aux règles d'exercice de l'autorité hiérarchique conformément aux textes en vigueur dans la fonction publique.

Article 2

Commission spéciale de traitement des cas des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques

Il est créé auprès de chaque organisme de la circulation aérienne une commission spéciale de traitement des cas des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques dans l'exercice des privilèges de leur licence.

La commission spéciale examine les causes des difficultés rencontrées pour les cas qui lui sont soumis et propose des solutions possibles pour y remédier.

Les débats de la commission spéciale sont confidentiels.

La commission spéciale entend le contrôleur dont la situation est considérée, éventuellement assisté d'un représentant des personnels de son choix s'il en fait la demande. Avant une éventuelle délibération, la commission spéciale invite le contrôleur à s'exprimer une dernière fois pour apporter tous les éléments utiles à l'appréciation de sa situation par la commission spéciale.

Les modalités internes de fonctionnement de la commission spéciale de traitement des cas des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques dans l'exercice de leur qualification sont définies après avis du comité technique paritaire local compétent.

Selon le classement en groupes des organismes de contrôle de la circulation aérienne établi par l'arrêté du 17 juin 2008 susvisé, la commission est composée :

a) Dans les organismes des groupes A, B ou C

Du chef du service exploitation ou son représentant, ou du chef du service circulation aérienne ou son représentant, ou du chef de la division navigation aérienne ou son représentant, ou du chef de la division circulation aérienne ou son représentant, qui en assure la présidence ;

Du chef de la subdivision contrôle ou son représentant ;

Du chef de la subdivision instruction ou son représentant ;

D'un chef de salle, d'un chef d'équipe, d'un chef de l'approche, d'un chef de tour ou d'un chef de quart de l'équipe de l'intéressé pour les organismes fonctionnant disposant d'équipes, d'un chef de tour ou d'un chef de quart pour les organismes ne disposant pas d'équipe ;

Du jury local mentionné au paragraphe 1.2.3 de l'annexe de la circulaire du 17 avril 2008 susvisée.

b) Dans les organismes des groupes D et E

Du chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement ou son représentant, ou du chef du service aviation générale du service navigation aérienne région parisienne ou son représentant, qui en assure la présidence ;

Du chef de la circulation aérienne ou son représentant ;

Eventuellement, de l'instructeur régional ou son représentant ;

Du jury local mentionné au paragraphe 1.2.3 de l'annexe de la circulaire du 17 avril 2008 susvisée.

c) Dans les organismes des groupes F et G

Du chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement ou son représentant, ou du chef du service aviation générale du service navigation aérienne région parisienne ou son représentant, qui en assure la présidence ;

Du chef de la circulation aérienne ou son représentant ;

Eventuellement, de l'instructeur régional ;

Du jury local mentionné au paragraphe 1.2.3 de l'annexe de la circulaire du 17 avril 2008 susvisée.

Article 3

Niveaux d'intervention

Trois niveaux d'intervention sont définis pour les services classés dans les groupes A, B ou C par l'arrêté du 17 juin 2008 susvisé :

- un premier niveau interne à l'équipe ;
- un second niveau faisant intervenir l'équipe et le service exploitation, ou le service circulation aérienne, ou la division navigation aérienne, ou la division circulation aérienne ;
- un troisième niveau pouvant aller jusqu'à l'intervention de la commission administrative paritaire (CAP) compétente.

Trois niveaux d'intervention sont définis pour les organismes classés dans les groupes D ou E par l'arrêté du 17 juin 2008 susvisé et dotés de chefs de tour :

- un premier niveau faisant intervenir les chefs de tour ou les chefs de quart et le chef de la circulation aérienne ;
- un second niveau faisant intervenir le chef circulation aérienne et le chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement ;
- un troisième niveau pouvant aller jusqu'à l'intervention de la CAP compétente.

Trois niveaux d'intervention sont définis pour les organismes classés dans les groupes D ou E par l'arrêté du 17 juin 2008 susvisé et non dotés de chefs de tour, ainsi que les organismes classés dans les groupes F ou G par l'arrêté du 17 juin 2008 susvisé :

- un premier niveau faisant intervenir les contrôleurs qualifiés de l'organisme et le chef de la circulation aérienne ;
- un second niveau faisant intervenir le chef de la circulation aérienne et le chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement ;
- un troisième niveau pouvant aller jusqu'à l'intervention de la CAP compétente.

Article 4

Procédure de traitement des cas de contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques dans les organismes des groupes A, B ou C

a) Premier niveau d'intervention

Le chef de salle, le chef d'équipe, le chef de tour ou le chef de quart chargé du suivi du programme de compétence d'unité des agents de l'équipe, conformément au paragraphe 3.5 de l'annexe de la circulaire du 17 avril 2008, et de manière générale tout chef de salle, chef d'équipe, chef de tour ou chef de quart représente l'intervenant de premier niveau de détection et de gestion du contrôleur éprouvant des difficultés pratiques dans l'exercice de sa qualification. Pour les organismes en disposant, un chef de l'approche peut également représenter l'intervention à ce niveau. Il doit dans ce cadre établir un dialogue étroit et confidentiel avec celui-ci afin, dans un premier temps, d'essayer d'identifier les causes de cette défaillance et de prendre la mesure immédiate qui s'impose en termes de sécurité (par exemple : programmation particulière de l'agent concerné sur les positions ou réentraînement en double). En fonction des éléments dont il dispose, il prend alors les dispositions adéquates pour l'agent concerné, avec l'accord de ce dernier.

Ces dispositions peuvent être :

- encadrement et programmation particulière de l'intéressé lorsque :
 - la situation est bien cernée (causes et effets bien déterminés) ;
 - l'assistance au sein de l'équipe est jugée suffisante ;
 - cela n'a pas d'incidence sur le climat relationnel au sein de l'équipe.

Dans ce cas, il peut être proposé au contrôleur concerné une assistance de type « soutien psychologique » dans le cadre des procédures locales en vigueur. Si les mesures internes prises résolvent la situation de l'intéressé, ce cas reste au niveau de l'équipe concernée. Si les résultats de la procédure engagée en interne à l'équipe ne sont pas concluants ou si la situation est considérée comme ingérable en interne à l'équipe, compte tenu de sa durée ou de son évolution, l'intervenant de premier niveau passe au niveau deux de l'intervention en informant le chef du service exploitation, ou du service circulation aérienne, ou de la division navigation aérienne, ou de la division circulation aérienne des difficultés de l'agent concerné.

Passage au niveau deux d'intervention par alerte du chef du service exploitation, ou du service circulation aérienne, ou de la division navigation aérienne, ou de la division circulation aérienne, car :

- la situation est destinée à perdurer ;
- et/ou l'accord de l'intéressé ne peut être obtenu à ce stade ;
- et/ou l'intéressé ne s'estime personnellement pas en état de difficulté ;
- et/ou les mesures à prendre dépassent les moyens internes de l'équipe.

Pour les agents de ces organismes qui ne sont pas en équipe, tout chef de salle, chef d'équipe, chef de l'approche, chef de tour ou chef de quart représente l'intervenant de premier niveau de détection et de gestion du contrôleur éprouvant des difficultés pratiques dans l'exercice de sa qualification.

b) Second niveau d'intervention

Ce niveau d'intervention fait intervenir le chef du service exploitation, ou le chef du service circulation aérienne, ou le chef de la division navigation aérienne, ou le chef de la division circulation aérienne, après information par le chef de salle, le chef d'équipe, le chef de l'approche, le chef de tour ou le chef de quart du contrôleur concerné que le premier niveau d'intervention n'a pas apporté les résultats escomptés (voir *a* ci-dessus).

Ce deuxième niveau d'intervention peut aussi être directement initié par l'individu concerné qui s'en remet à cette instance pour le signalement de ses difficultés.

Dans le cas où des faits avérés et concordants l'amènent à mettre directement en doute les compétences du contrôleur concerné, le chef du centre en route de la navigation aérienne, du service navigation aérienne, de l'organisme Roissy-Le Bourget ou de l'organisme Orly-Aviation générale peut initier ce deuxième niveau d'intervention. Toutefois, il devra au préalable recueillir l'avis des acteurs du premier niveau et du jury local, prévu au paragraphe 1.2.3 de l'annexe de la circulaire du 17 avril 2008 susvisée.

Le chef du service exploitation, ou le chef du service circulation aérienne, ou le chef de la division navigation aérienne, ou le chef division circulation aérienne, réunit alors formellement et au plus tôt les parties concernées (chefs de salle, chefs d'équipe, chefs de l'approche, chefs de tour ou chefs de quart concernés, agent en difficulté...) pour effectuer l'analyse de la situation et rechercher les solutions possibles pour traiter du cas. L'agent en difficulté peut se faire assister par un collègue ou par un représentant des personnels de son choix. Ces solutions ne peuvent être mises en œuvre que si l'agent concerné en est à ce stade d'accord.

Elles peuvent être :

- changement d'équipe de l'intéressé ;
- et/ou formation complémentaire particulière ;
- et/ou programmation « en double » pendant une durée déterminée ;
- et/ou mise en position de détachement pendant une durée déterminée ;
- (sans programmation sur le tour de service opérationnel).

La ou les solutions retenues font l'objet d'une prise formelle de décision au niveau du service.

Dans le cas où l'agent concerné refuse les solutions proposées ou ne reconnaît pas le bien-fondé de cette mise en doute de ses compétences ou si les mesures prises d'un commun accord n'apportent les résultats escomptés, le chef du service exploitation, ou le chef du service circulation aérienne, ou le chef de la division navigation aérienne, ou le chef de la division circulation aérienne, met en œuvre le troisième niveau d'intervention.

A ce moment, l'agent concerné ne peut plus être programmé sur une position de contrôle sans avis de la commission spéciale. Il en est avisé par écrit.

c) Troisième niveau d'intervention

Ce niveau d'intervention fait intervenir la commission spéciale composée mentionnée à l'article 2 de la présente circulaire.

Cette commission spéciale, saisie par le chef du service exploitation, ou le chef du service circulation aérienne, ou le chef de la division navigation aérienne, ou le chef de la division circulation aérienne, se réunit pour analyser le cas du ou des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques. Elle dispose pour ce faire de l'avis du chef de salle, du chef d'équipe, du chef de l'approche, du chef de tour ou du chef de quart de l'équipe de l'intéressé, des mesures prises au niveau deux et de leur résultat, elle débat des mesures qui peuvent encore être prises, du type de celles proposées au niveau précédent, au cas où ces dernières n'avaient pas fait l'objet d'un accord de l'intéressé et/ou n'avaient pas ou, seulement partiellement, été mises en œuvre.

Lorsque toutes les solutions de remise à niveau envisageables ont échoué, elle peut demander formellement l'avis des examinateurs de compétences agréés par la direction de la sécurité de l'aviation civile sur le niveau de compétence de l'intéressé vis-à-vis des prérequis de la licence, après réentraînement, si nécessaire en double, sur les positions de contrôle.

Dans ce dernier cas, elle se réunit à nouveau après cette phase en présence, à titre d'experts, des examinateurs ayant procédé à l'évaluation. Elle émet un avis après avoir de nouveau entendu le contrôleur concerné qui peut se faire assister d'un représentant des personnels de son choix.

Si les évaluations sont positives, le contrôleur concerné est alors normalement programmé dans le tour de service. Si les évaluations sont négatives, le chef de l'organisme prend les mesures conservatoires qui conviennent et saisit alors la sous-direction des ressources humaines de la direction des services de la navigation aérienne.

Article 5

Procédure de traitement des cas de contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques dans les organismes du groupe D et ceux du groupe E dotés de chefs de tour

a) Premier niveau d'intervention

Un (ou plusieurs) des chefs de tour ou de quart en relation avec le chef de la circulation aérienne représente(nt) le premier niveau de détection et de gestion du contrôleur éprouvant des difficultés pratiques dans l'exercice de sa qualification. Il doit dans ce cadre établir un dialogue étroit et confidentiel avec celui-ci afin dans un premier temps d'essayer d'identifier les causes de cette défaillance et de prendre la mesure immédiate qui s'impose en terme de sécurité (par exemple : programmation particulière de l'agent concerné sur les positions ou réentraînement en double). En fonction des éléments dont il dispose, il prend alors les dispositions adéquates pour l'agent concerné, avec l'accord de ce dernier. Ces dispositions peuvent être :

- encadrement et programmation particulière de l'intéressé lorsque :
 - la situation est bien cernée (causes et effets bien déterminés) ;
 - l'assistance au sein de la tour de contrôle est jugée suffisante ;
 - cela n'a pas d'incidence sur le climat relationnel au sein de la tour de contrôle.

Dans ce cas il peut être proposé au contrôleur concerné une assistance de type « soutien psychologique », dans le cadre des procédures locales en vigueur.

Si les résultats de la procédure engagée ne sont pas concluants compte tenu de sa durée ou de son évolution, le chef de la circulation aérienne passe au niveau deux de l'intervention en informant le chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement des difficultés de l'agent concerné.

- passage au niveau deux d'intervention par alerte du chef du service exploitation du service navigation aérienne, car :
 - la situation est destinée à perdurer ;
 - et/ou l'accord de l'intéressé ne peut être obtenu à ce stade ;
 - et/ou l'intéressé ne s'estime personnellement pas en état de difficultés ;
 - et/ou les mesures à prendre dépassent les moyens disponibles.

b) Deuxième niveau d'intervention

Ce deuxième niveau d'intervention fait intervenir le chef circulation aérienne et le chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement, après information par l'intervenant de premier niveau que le premier niveau d'intervention n'a pas apporté les résultats escomptés, voir a) ci-dessus.

Ce deuxième niveau d'intervention peut aussi être directement initié par l'individu concerné qui s'en remet à cette instance pour le signalement de ses difficultés.

Dans le cas où des faits avérés et concordants l'amènent à mettre directement en doute les compétences du contrôleur concerné, le chef du service navigation aérienne, de l'organisme Roissy-Le Bourget ou de l'organisme Orly-aviation générale peut initier ce deuxième niveau d'intervention. Toutefois il devra au préalable recueillir l'avis des acteurs du premier niveau et du jury local, prévu au paragraphe 1.2.3 de l'annexe de la circulaire du 17 avril 2008 susvisée.

Le chef circulation aérienne et le chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement réunissent alors formellement et au plus tôt les parties concernées (chef de la circulation aérienne et chef(s) de tour ou de quart concerné(s) le cas échéant, agent en difficulté,...) pour effectuer l'analyse de la situation et rechercher les solutions possibles pour traiter du cas. L'agent en difficulté peut se faire assister par un collègue ou un représentant des personnels de son choix. Ces solutions ne peuvent être mises en œuvre que si l'agent concerné en est à ce stade d'accord.

Elles peuvent être :

- changement d'équipe de l'intéressé ;
- et/ou formation complémentaire particulière ;
- et/ou programmation « en double » pendant une durée déterminée ;
- et/ou mise en position de détachement pendant une durée déterminée (sans programmation sur le tour de service opérationnel).

La ou les solutions retenues font l'objet d'une prise formelle de décision au niveau de l'aérodrome.

Dans le cas où l'agent concerné refuse les solutions proposées ou ne reconnaît pas le bien-fondé de cette mise en doute de ses compétences, ou si les mesures prises d'un commun accord n'apportent pas les résultats escomptés, le chef de service circulation aérienne met en œuvre le troisième niveau d'intervention.

A ce moment l'agent concerné ne peut plus être programmé sur une position de contrôle sans avis de la commission spéciale. Il en est avisé par écrit.

c) Troisième niveau d'intervention

Ce niveau d'intervention fait intervenir la commission spéciale composée mentionnée à l'article 2 de la présente circulaire

Cette commission spéciale, saisie par le chef de la circulation aérienne, se réunit pour analyser le cas du ou des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques. Elle dispose pour ce faire de l'avis du chef de la circulation aérienne, des mesures prises au niveau deux de leur résultat. Elle débat des mesures qui peuvent encore être prises, du type de celle proposées au niveau précédent, dans les cas où ces dernières n'avaient pas fait l'objet d'un accord de l'intéressé et/ou n'avaient pas, ou seulement partiellement, été mises en œuvre.

Lorsque toutes les solutions de remise à niveau envisageables ont échoué, elle peut demander formellement l'avis d'examineurs de compétences agréé par la direction de la sécurité de l'aviation civile sur le niveau de compétence de l'intéressé vis-à-vis des pré-requis de la licence, après réentraînement, si nécessaire en double, sur les positions de contrôle.

Dans ce dernier cas elle se réunit à nouveau après cette phase en présence, à titre d'experts, des examineurs ayant procédé à l'évaluation.

Elle émet un avis après avoir de nouveau entendu le contrôleur concerné qui peut se faire assister d'un représentant des personnels de son choix. Si les évaluations sont positives, le contrôleur concerné est alors normalement programmé dans le tour de service.

Si les évaluations sont négatives, le chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement prend les mesures conservatoires qui conviennent et saisit la sous direction des ressources humaines de la direction des services de la navigation aérienne.

Article 6

Procédure de traitement des cas de contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques dans les organismes classés dans les groupes E et non dotés de chefs de tour, ainsi que les organismes classés dans les groupes F ou G

a) Premier niveau d'intervention

L'un ou plusieurs des contrôleurs qualifiés en relation avec le chef de la circulation aérienne représentent le premier niveau de détection et gestion du contrôleur éprouvant des difficultés pratiques dans l'exercice de sa qualification. Ils doivent dans ce cadre établir un dialogue étroit et confidentiel avec celui-ci afin dans un premier temps d'essayer d'identifier les causes de cette défaillance et de prendre la mesure immédiate qui s'impose en terme de sécurité (par exemple : programmation particulière de l'agent concerné sur les positions ou ré entraînement en double). En fonction des éléments dont ils disposent, ils prennent alors les dispositions adéquates pour l'agent concerné, avec l'accord de ce dernier.

Ces dispositions peuvent être :

- encadrement et programmation particulière de l'intéressé car :
 - la situation est bien cernée (causes et effets bien déterminés) ;
 - l'assistance au sein de la tour de contrôle est jugée suffisante ;
 - cela n'a pas d'incidence sur le climat relationnel au sein de la tour de contrôle.

Dans ce cas il peut être proposé au contrôleur concerné une assistance de type « soutien psychologique », dans le cadre des procédures locales en vigueur.

Si les résultats de la procédure envisagée ne sont pas concluants compte tenu de sa durée ou de son évolution, le chef de la circulation aérienne passe au niveau deux de l'intervention.

- passage au niveau deux d'intervention par alerte du directeur de l'aérodrome, car :
 - la situation est destinée à perdurer ;
 - et/ou l'accord de l'intéressé ne peut être obtenu à ce stade ;
 - et/ou l'intéressé ne s'estime personnellement pas en état de difficulté ;
 - et/ou les mesures à prendre dépassent les moyens disponibles.

Pour un instructeur régional, l'un ou plusieurs des contrôleurs de l'organisme dont il détient l'ensemble des mentions d'unité, en relation avec leur chef de la circulation aérienne, représentent le premier niveau de détection et de gestion de l'instructeur régional éprouvant des difficultés pratiques dans l'exercice de sa qualification.

b) Deuxième niveau d'intervention

Ce deuxième niveau d'intervention fait intervenir le chef circulation aérienne et le chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement, lorsque le premier niveau d'intervention n'a pas apporté les résultats escomptés, voir *a* ci-dessus.

Ce deuxième niveau d'intervention peut aussi être directement initié par l'individu concerné qui s'en remet à cette instance pour le signalement de ses difficultés.

Dans le cas où des faits avérés et concordants l'amènent à mettre directement en doute les compétences du contrôleur concerné, le chef du service navigation aérienne, de l'organisme Roissy-Le Bourget ou de l'organisme Orly-aviation générale peut initier ce deuxième niveau d'intervention. Toutefois il devra au préalable recueillir l'avis des acteurs du premier niveau et du jury local, prévu au paragraphe 1.2.3 de l'annexe de la circulaire du 17 avril 2008 susvisé.

Le chef du service exploitation du service navigation aérienne de rattachement réunit alors formellement et au plus tôt les parties concernées (chef de la circulation aérienne et agent en difficulté...) pour effectuer l'analyse de la situation et rechercher les solutions possibles pour traiter du cas. L'agent en difficulté peut se faire assister par un collègue ou par un représentant des personnels de son choix. Ces solutions ne peuvent être mises en œuvre que si l'agent concerné en est à ce stade d'accord.

Elles peuvent être :

- changement d'équipe de l'intéressé ;

- et/ou formation complémentaire particulière ;
- et/ou programmation « en double » pendant une durée déterminée ;
- et/ou mise en position de détachement pendant une durée déterminée (sans programmation sur le tour de service opérationnel).

La ou les solutions retenues font l'objet d'une prise formelle de décision au niveau de l'aérodrome.

Dans le cas où l'agent concerné refuse les solutions proposées ou ne reconnaît pas le bien-fondé de cette mise en doute de ses compétences, ou si les mesures prises d'un commun accord n'apportent pas les résultats escomptés, le chef de la circulation aérienne met en œuvre le troisième niveau d'intervention.

A ce moment, l'agent concerné ne peut plus être programmé sur une position de contrôle sans avis de la commission spéciale. Il en est avisé par écrit.

c) Troisième niveau d'intervention

Ce niveau d'intervention fait intervenir la commission spéciale composée mentionnée à l'article 2 de la présente circulaire.

Cette commission spéciale, saisie par le chef de circulation aérienne, se réunit pour analyser le cas du ou des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques. Elle dispose pour ce faire de l'avis du chef de la circulation aérienne, des mesures prises au niveau deux et de leur résultat. Elle débat des mesures qui peuvent encore être prises, du type de celles proposées au niveau précédent, dans le cas où ces dernières n'avaient pas fait l'objet d'un accord de l'intéressé et/ou n'avaient pas, ou seulement partiellement, été mises en œuvre.

Lorsque toutes les solutions de remise à niveau envisageables ont échoué, elle peut demander formellement l'avis des examinateurs de compétences agréé par la direction de la sécurité de l'aviation civile sur le niveau de compétence de l'intéressé vis-à-vis des prérequis de la licence, après ré-entraînement, si nécessaire en double, sur les positions de contrôle.

Dans ce dernier cas, elle se réunit à nouveau après cette phase en présence à titre d'experts, des examinateurs ayant procédé à l'évaluation. Elle émet un avis après avoir de nouveau entendu le contrôleur concerné qui peut se faire assister d'un représentant des personnels de son choix.

Si les évaluations sont positives, le contrôleur concerné est alors normalement programmé dans le tour de service. Si les évaluations sont négatives, le chef de l'organisme prend les mesures conservatoires qui conviennent et saisit alors la sous-direction des ressources humaines de la direction des services de la navigation aérienne.

Article 7

Avis rendus par la commission spéciale de traitement des cas des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques

Lorsqu'elle est saisie, la commission spéciale de traitement des cas des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques rend un avis express au chef du service exploitation ou au chef de la division navigation aérienne pour les organismes des groupes A, B ou C, ou au chef de la circulation aérienne pour les organismes des groupes D, E, F ou G.

Cet avis peut être :

- un avis favorable à l'inscription normale de l'agent sur le tour de service ;
- un avis suspensif à l'inscription de l'agent sur le tour de service et une prescription d'une formation complémentaire spécifique et adaptée de l'agent concerné ;
- un avis défavorable à l'inscription de l'agent concerné sur le tour de service.

Dans ce dernier cas, le chef de l'organisme de circulation aérienne dont dépend l'agent prend les mesures conservatoires qui conviennent et transmet le dossier de la commission à la sous-direction des ressources humaines de la direction des services de la navigation aérienne.

Article 8

Dispositions générales

Il ne peut y avoir d'incidence statutaire ou indemnitaire sur l'agent concerné tant que la commission administrative paritaire compétente n'a pas émis un avis sur l'avis défavorable de la commission spéciale.

Un bilan numérique des procédures de traitement des cas des contrôleurs éprouvant des difficultés pratiques dans l'exercice de leur qualification, conduites jusqu'au niveau 3, sera présenté au comité technique paritaire spécial de la direction des opérations une fois par an.

Article 9

Les dispositions prévues à la présente circulaire s'appliquent à Mayotte, dans les îles Wallis-et-Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Article 10

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Fait à Paris, le 6 mai 2009.

*Le directeur des services
de la navigation aérienne,*

M. HAMY