



„Syndicat (allemand) de la sécurité de la navigation  
aérienne“

# **LE SYSTÈME DE LICENCE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

**HISTORIQUE / FONDEMENTS LÉGAUX**



Août 2004

**Formation et autorisation  
du personnel de sécurité aérienne  
avant  
la privatisation  
de 1993**

## Formation et autorisation du personnel de sécurité aérienne avant le passage au statut de société privée en 1993

Avant son passage au statut de société privée en 1993 et conformément à l'art. 87d de la Constitution de la République Fédérale d'Allemagne, la sécurité aérienne, responsable de l'administration de la navigation aérienne, était assurée par une administration fédérale ; avec les conséquences suivantes :

- a) Conformément à l'art. 33, alinéa 4 de la Constitution, l'exercice de pouvoirs relevant de la souveraineté de l'Etat doit être confié, à titre de mission permanente (laquelle s'étendait à la souveraineté aérienne et donc à l'exercice des activités relevant du contrôle aérien), à des membres de la fonction publique placés dans un **rapport de service et de fidélité de droit public** (fonctionnaire). Conformément à l'art. 35, alinéa 5 de la Constitution, le droit de la fonction publique doit être réglementé en tenant compte des **principes traditionnels du fonctionnariat**.
  
- b) Du point a) découle l'art. 34 de la Constitution (**Responsabilité en cas de violation des obligations de fonction**), qui stipule que :  
Lorsqu'une personne, dans l'exercice d'une fonction publique dont elle est investie, viole ses obligations de fonction envers un tiers, la responsabilité incombe par principe à l'Etat ou à la collectivité au service de laquelle elle se trouve (responsabilité de l'État). L'action récursoire demeure possible en cas de faute intentionnelle ou de négligence grossière.

## **Formation et autorisation du personnel de sécurité aérienne avant le passage au statut de société privée en 1993**

Dans ce contexte légal, les tâches incombant à l'organisme de sécurité aérienne, étaient, jusqu'en 1993, confiées à des fonctionnaires fédéraux, qui assuraient les services opérationnelles et les services d'ingénierie et de technique du contrôle aérien.

Les obligations et les droits des fonctionnaires sont définis par la **Loi sur les fonctionnaires fédéraux** (Bundesbeamtenengesetz).

Leur formation et les examens sanctionnant ces formation relèvent du Code de formation et d'examen des **fonctionnaires fédéraux de carrière. La République Fédérale d'Allemagne considérait satisfaire ainsi aux exigences de la Constitution et les Directives en vigueur jusqu'à cette époque assuraient un niveau de formation uniforme conformes aux recommandations internationales de l'ICAO.**

En outre, un certain de nombre de détails liés à la formation et aux autorisations d'exploitation, d'une part de systèmes et d'installations de sécurité aérienne et d'autre part d'établissements de formation, faisaient l'objet de réglementations particulières.

Répondant à la volonté de privatisation de l'organisme allemand de sécurité aérienne, les deux chambres du parlement (le Bundestag et le Bundesrat) ont adopté en 1992 un amendement de l'art. 87d, alinéa 1 de la Constitution stipulant que :

**« Le choix entre une forme d'organisation de droit public ou de droit privé fait l'objet d'une loi fédérale. »**

**Création de la**  
**« DFS Deutsche Flugsicherung GmbH »**  
**Sarl de droit allemand**

## **Création de la « DFS Deutsche Flugsicherung GmbH » Sarl de droit allemand**

Le 10<sup>ème</sup> amendement de la Loi sur la navigation aérienne du 30/07/1992 a abouti à la privatisation juridique de la sécurité de la navigation aérienne allemande dont la responsabilité est, conformément à l'art. 31 b de la Loi sur la navigation aérienne, transférée à la société anonyme à responsabilité limitée de droit allemand « DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH » (ci-après dénommée « DFS »).

Cette société est entièrement détenue par la République Fédérale d'Allemagne qui reste souveraine en matière de contrôle de la navigation aérienne.

Cette mesure de transfert de responsabilité à une entreprise chargée du contrôle aérien fut officialisée par décret (FS-AuftragsV) du 11/11/1992. Parution au J.O. allemand sous référence : BGBL. I. 1992 S. 1928.

# **Motifs sous-jacents à la création d'un nouveau Système de licence**

## Motifs sous-jacents à la création d'un nouveau système de licence

Considérant que le nouveau statut juridique de la DFS GmbH (société de droit privé à partir de janvier 1993) l'obligeait désormais à proposer à ses nouveaux employés des contrats de travail relevant du droit privé et que ces employés ne pouvaient donc plus être formés, à l'instar des fonctionnaires, sur la base du Code de formation et d'examen des **fonctionnaires fédéraux de carrière**, le gouvernement fédéral, conscient de la nécessité de préservation d'une part des normes et standards en vigueur et d'autre part de la qualité, nationale et internationale, prévalente a répondu à ces exigences par un décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel (décret initialement nommé « FSPAV », aujourd'hui « FISichPersAusV »).

Ce faisant, le Ministère fédéral des transports eut recours aux possibilités stipulées à l'art. 32, alinéa 4,4 et alinéa 5 de la Loi sur la navigation aérienne, à savoir la prise de décrets aux fins de réglementation des détails.

Pour l'essentiel, le décret « FISichAusPersV » définit d'une part les exigences relatives à l'aptitude et à la qualification des personnels de sécurité aérienne soumis à Licence et d'autre part la nature et l'ampleur de telles licences ainsi que leurs exigences en matière de spécialisation professionnelle. Ces dispositions réglementaires intègrent également les procédures d'obtention, de révocation ou de limitation des autorisations et licences.

Ont le statut de personnel de sécurité aérienne soumis à licence, les personnels opérationnels du contrôle aérien (contrôleurs aériens et responsables de la collecte et du traitement des données aériennes) et les personnels techniques responsables de la maintenance des installations et systèmes opérationnels de sécurité aérienne.

**Fondement juridique  
du contrôle aérien allemand  
après  
la privatisation  
de 1993**

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

**Niveau Constitution**

**CONSTITUTION  
DE LA RÉPUBLIQUE  
FÉDÉRALE  
D'ALLEMAGNE**

**Art. 87 d (1)**

**Administration de la  
navigation aérienne**

Alinéa 1- Version amendée par  
la loi du 19/07/1992

- (1) L'administration de la navigation aérienne est assurée par une administration fédérale. Le choix entre une forme d'organisation de droit public ou de droit privé fait l'objet d'une loi fédérale.

## Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993

### Niveau Loi Fédérale

#### Législation réglementant la navigation aérienne

##### Loi sur la navigation aérienne (LuftVG)

10<sup>ème</sup> amendement de la LuftVG – Loi du 30/07/1992

**Art. 31 b (1) LuftVG  
(Transfert de responsabilité à la « DFS GmbH »)**

- (1) Le Ministère fédéral des transports est habilité à transférer, par voie de décret ne requérant pas l'accord du Bundesrat, la responsabilité des activités de contrôle aérien définies à l'art. 27c à une société à responsabilité limitée de droit allemand intégralement détenue par l'Etat fédéral (Entreprise de contrôle de la navigation aérienne, « DFS GmbH »).

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

**Niveau Loi Fédérale**

**Législation réglementant  
la navigation aérienne**

**Loi sur la navigation  
aérienne  
(LuftVG)**

**Art. 31 d (1) LuftVG, phrase 1  
(Administration de tutelle)**

(1) Le transfert de responsabilité stipulé aux alinéas a et c de l'art. 31 n'est valide que si l'organisme nommé accepte ce mandat et si cet organisme offre des garanties suffisantes eu égard à l'exécution en bonne et due forme des activités définies.

## Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993

### Niveau Loi Fédérale

#### Législation réglementant la navigation aérienne

Loi sur la navigation aérienne  
(LuftVG)

Art. 32 (4) LuftVG  
(Décrets)

(4) Le Ministère fédéral des transports est habilité à réglementer par décret ne requérant pas l'accord du Bundesrat :

4. Les exigences relatives à l'aptitude et à la qualification d'une part des personnels de sécurité aérienne soumis à licence aux termes des stipulations de cette loi et d'autre part des personnels responsables de leur formation ; la nature et l'ampleur de telles licences ainsi que leurs exigences en matière de spécialisation professionnelle ; les procédures d'octroi, de révocation ou de limitation de ces autorisations et licences.

## Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993

### Niveau Loi Fédérale

#### Législation réglementant la navigation aérienne

Loi sur la navigation aérienne  
(LuftVG)

**Art. 4 (1) LuftVG  
(Conditions d'octroi d'une licence)**

- (1) Toute personne chargée de piloter ou de manoeuvrer un aéronef (personnel navigant) doit être en possession d'une licence. L'octroi de cette licence est soumis aux conditions suivantes :
1. Le candidat a atteint l'âge minimal requis ;
  2. Le candidat a fourni la preuve de son aptitude ;
  3. Il n'existe aucun fait permettant de douter de l'aptitude fiable du candidat à piloter ou à manoeuvrer un aéronef.

## Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993

### Niveau Loi Fédérale

#### Législation réglementant la navigation aérienne

Loi sur la navigation aérienne (LuftVG)

**Art. 4 (1) LuftVG  
(Conditions d'octroi d'une licence)**

(1) Toute personne chargée de piloter ou de manoeuvrer un aéronef (personnel navigant) doit être en possession d'une licence. L'octroi de cette licence est soumis aux conditions suivantes :

...

4. Le candidat a passé avec succès un examen défini par le décret portant sur les personnels de navigation aérienne, et

5. le candidat n'est pas déjà en possession d'une licence de même nature et de même ampleur conformément à cette réglementation.

## Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993

### Niveau Loi Fédérale

#### Législation réglementant la navigation aérienne

Loi sur la navigation aérienne  
(LuftVG)

**Art. 4 (3) LuftVG  
(Révocation d'une licence)**

**Art. 4 (5) LuftVG  
Personnel du contrôle de la navigation aérienne**

(3) Une licence doit être révoquée dès lors que les conditions stipulées à l'alinéa 1 ne sont plus satisfaites.

Les dispositions de l'alinéa 1, phrases 1 et 2, numéros 1 à 3 sont applicables mutatis mutandis :

- (5) aux personnels du contrôle et de la sécurité de la navigation aérienne
- a) affectés aux activités opérationnelles du contrôle de la navigation aérienne
  - b) affectés à l'exploitation, à la maintenance et au contrôle des systèmes et installations de sécurité aérienne

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

**Niveau Loi Fédérale**

**Législation réglementant  
la navigation aérienne**

**Loi sur la navigation  
aérienne  
(LuftVG)**

**Art. 4 (5) LuftVG  
Personnel du contrôle  
de la navigation aérienne**

Cette catégorie de personnel doit en outre apporter une preuve de capacité et de qualification définie par décret, conformément aux stipulations de l'art. 32, alinéa 4, numéro 4.

## Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993

### Niveau Loi Fédérale

#### Législation réglementant la navigation aérienne

Loi sur la navigation aérienne  
(LuftVG)

**Art. 27 c (1) LuftVG  
(Mission)**

(1) La sécurité aérienne est vouée à assurer la régularité, la sécurité et la fluidité de la navigation aérienne

**Art. 27 c (2) LuftVG  
(Activités)**

(2) Elle assure notamment les activités suivantes :

1. Les activités opérationnelles de sécurité aérienne, dont
  - a) le contrôle de la navigation aérienne
  - b) la réglementation de la circulation et des flux de navigation aérienne

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

**Niveau Loi Fédérale**

**Législation réglementant  
la navigation aérienne**

**Loi sur la navigation  
aérienne  
(LuftVG)**

**Art. 27 c (2) LuftVG  
(Activités)**

(2) Elle assure notamment les activités suivantes :

2. Les services techniques de sécurité aérienne, dont

- a) l'acquisition, le montage et la recette de systèmes et installations de sécurité aérienne,
- b) l'exploitation, la maintenance et le contrôle des systèmes et installations de sécurité aérienne ;

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

**Niveau Loi Fédérale**

**Législation réglementant  
la navigation aérienne**

**Loi sur la navigation  
aérienne  
(LuftVG)**

**Art. 27 c (2) LuftVG  
(Activités)**

(2) Elle assure notamment les activités  
suivantes :

- 2. les services techniques de sécurité  
aérienne, dont
- c) la conception, le développement et le  
suivi des logiciels d'application  
utilisés pour le traitement des  
données électroniques du contrôle  
aérien ;

## Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993

### Niveau Loi Fédérale

#### Législation réglementant la navigation aérienne

Loi sur la navigation aérienne (LuftVG

**Art. 27 c (2) LuftVG (Activités)**

- (2) Elle assure notamment les activités suivantes :
3. le développement et la mise à l'épreuve de processus et de systèmes de sécurité et de contrôle aérien ;
  4. la collecte et la transmission d'informations concernant la navigation aérienne ainsi que la création et la publication de cartes.

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret de</b></p> <p><b>transfert de responsabilité à une société de contrôle de la navigation aérienne</b></p> <p><b>(FS-AuftragsV)</b></p>	<p>S'appuyant sur l'art. 31 b, alinéa 1 et l'art. 31 d, alinéa 1, phrase 1 de la Loi sur la navigation aérienne, introduits par le 10<sup>ème</sup> amendement, du 23 juillet 1992, de la Loi sur la navigation aérienne, le Ministre fédéral des transports prends, par décret, les dispositions suivantes :</p>
---	--	---

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Art. 1 – Décret « FS-AuftragsV »</b></p>	<p>Art.1 La « Deutsche Flugsicherung Gesellschaft », société à responsabilité limitée de droit allemand inscrite sous numéro 8533 au RCS dont le Tribunal cantonal d'Offenbach est dépositaire, est chargée de l'exécution des tâches et activités stipulées à l'art. 27 c, alinéa 2 de la Loi sur la navigation aérienne.</p>
---	--	--

## Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence</b></p> <p><b>et</b></p> <p><b>sur la formation de ce personnel</b></p> <p><b>(Décret « FISichPersAusV »)</b></p> <p>du 30 juin 1999</p>	<p>S'appuyant sur l'art. 32, alinéa 4, phrase 1 n° 4 et 5 et phrase 3 de la Loi sur la navigation aérienne, dans sa version du 27 mars 1999, en liaison avec l'art. 56 de la loi du 18 mars 1975 portant sur l'ajustement des compétences et avec le décret d'organisation du 27 octobre 1998, le Ministère fédéral des transports, en accord avec le Ministre fédéral de l'éducation et de la recherche, prends, par décret, les dispositions suivantes :</p>
---	--	--

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant</b></p> <p><b>sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence</b></p> <p><b>et</b></p> <p><b>sur la formation de ce personnel</b></p> <p><b>(Décret « FISichPersAusV »)</b></p> <p><b>du 30 juin 1999</b></p>	<p><b>Sommaire</b></p> <p>Première section</p> <p><b>Champ d'application et obligation de licence</b></p> <p>§ 1 Champ d'application</p> <p>§ 2 Personnel soumis à licence</p>
---	---	--

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel</b></p> <p><b>(Décret « FISichPersAusV »)</b></p> <p>du 30 juin 1999</p>	<p>Deuxième section</p> <p><b>Formation, Examens Autorisations et licences</b></p> <p><b>Première sous-section : Conditions préalables</b></p> <p>§ 3 Conditions préalables</p> <p>§ 4 Constatation et justification de l'aptitude physique</p>
---	--	---

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence</b></p> <p><b>et</b></p> <p><b>sur la formation de ce personnel</b></p> <p><b>(Décret « FISichPersAusV »)</b></p> <p>du 30 juin 1999</p>	<p><b>Deuxième sous-section : Formation et examens requis pour l'obtention des autorisations et licences</b></p> <p>§ 5 Formation</p> <p>§ 6 Formation de base</p> <p>§ 7 Contrôles des connaissances, examens intermédiaires</p> <p>§ 8 Examen d'obtention des autorisations</p> <p>§ 9 Obtention, octroi et effet des autorisations</p> <p>§ 10 Formation opérationnelle, contrôles et examens intermédiaires</p>
---	--	---

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence</b></p> <p><b>et</b></p> <p><b>sur la formation de ce personnel</b></p> <p><b>(Décret « FISichPersAusV »)</b></p> <p><b>du 30 juin 1999</b></p>	<p><b>Deuxième sous-section : Formation et examens requis pour l'obtention des autorisations et licences</b></p> <p>§ 11 Examen d'obtention d'une licence Octroi et effet d'une licence</p> <p>§ 12 Réglementations d'exception</p> <p>§ 13 Licence à la formation pratique</p>
---	---	---

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant</b></p> <p><b>sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence</b></p> <p><b>et</b></p> <p><b>sur la formation de ce personnel</b></p> <p><b>(Décret « FISichPersAusV »)</b></p> <p>du 30 juin 1999</p>	<p><b>Troisième sous-section : Dispositions relatives aux examens</b></p> <p>§ 14 Commissions d'examen, conditions d'exécution des examens</p> <p>§ 15 Evaluation et succès des contrôles, examens intermédiaires et examens finaux</p> <p>§ 16 Redoublement</p>
---	--	--

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel (Décret « FISichPersAusV ») du 30 juin 1999</b></p>	<p><b>Troisième sous-section : Dispositions relatives aux examens</b></p> <p>§ 17 Désistement, abandon</p> <p>§ 18 Manquement aux obligations et conséquences</p> <p>§ 19 Infractions au règlement et tentative de fraude</p> <p>§ 20 Matériel d'examen</p>
---	---	---

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel (Décret « FISichPersAusV ») du 30 juin 1999</b></p>	<p><b>Quatrième sous-section : Durée de validité, prolongation, renouvellement, révocation et suspension temporaire des autorisations et licences</b></p> <p>§ 21 Validité, révocation, suspension temporaire et renouvellement des autorisations</p> <p>§ 22 Durée de validité, prolongation et renouvellement des licences</p> <p>§ 23 Contrôle, révocation et suspension temporaire des licences</p>
---	---	---

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel</b></p> <p><b>(Décret « FISichPersAusV »)</b></p> <p>du 30 juin 1999</p>	<p>Troisième section</p> <p><b>Centres de formation</b></p> <p>§ 24 Homologation des centres de formation</p>
---	--	---

**Fondement juridique du contrôle aérien allemand après le passage au statut de société de droit privé en 1993**

<p><b>Niveau</b></p> <p><b>Ministère fédéral des transports</b></p> <p><b>Décrets</b></p>	<p><b>Décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence</b></p> <p><b>et</b></p> <p><b>sur la formation de ce personnel</b></p> <p><b>(Décret « FISichPersAusV »)</b></p> <p><b>du 30 juin 1999</b></p>	<p>Quatrième section</p> <p><b>Dispositions transitoires ; entrée en vigueur</b></p> <p>§ 25 Dispositions transitoires</p> <p>§ 26 Entrée en vigueur</p>
---	---	--

**Effets produits par le décret  
portant sur le personnel de sécurité aérienne  
soumis à licence et  
sur la formation de ce personnel**

## **Effets produits par le décret**

**portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel**

**Le décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel (décret : « FISichPersAusV ») présente, pour la « Deutsche Flugsicherung GmbH », les garanties suivantes :**

- 1. Les candidats ont atteint l'âge minimal requis.**
- 2. Les candidats ont fourni la preuve de leur aptitude et, par conséquent, tous les employés occupant des postes en rapport avec les systèmes et installations techniques de sécurité aérienne satisfont aux normes minimales de santé.**

L'expérience a notamment prouvé que le travail par roulement exercé en permanence peut avoir des répercussions négatives sur la santé. Le contrôle de l'aptitude physique à intervalles réguliers garantit, dans l'intérêt de l'employeur et des employés, la préservation de l'état de santé des employés.

- 3. La fiabilité des employés et donc leur aptitude personnelle à travailler dans le domaine de la sécurité aérienne.**

En amont de l'octroi d'une autorisation ou d'une licence, les autorités contrôlent, en plus de la qualification, l'aptitude personnelle de l'employé pressenti pour occuper une fonction liée à des systèmes et installations relevant de la sécurité de la navigation aérienne.

## **Effets produits par le décret**

### **portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel**

- 4. Seuls les employés disposant d'une qualification à la hauteur de la tâche qui leur est confiée occupent des postes liés à des systèmes et installations relevant de la sécurité aérienne.**

La licence garantit que l'employé a bénéficié d'une formation complète, théorique et pratique, sanctionnée par un examen approprié. Les conditions de prolongation de la licence visent notamment à préserver le professionnalisme de l'employé détenant une licence.

- 5. Les personnels travaillant sur des installations et systèmes de sécurité aérienne disposent de connaissances de base leur permettant de comprendre l'ensemble du système de contrôle de navigation aérienne ; ils sont donc parfaitement conscients des conséquences de leurs actes et sont également aptes à en apprécier les risques.**

La formation véhicule les informations relatives aux structures de la sécurité aérienne telles qu'elles sont définies par la législation et les décrets d'application. Elle assure ainsi la prise de conscience, par les employés, de leur responsabilité personnelle ainsi que de la responsabilité de la DFS en matière de sécurité aérienne. Elle transmet également les connaissances relatives aux procédures et structures opérationnelles, aux différentes fonctions et à l'interaction des divers systèmes de sécurité aérienne.

## Effets produits par le décret

### portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et la formation de ce personnel

6. **Eviter aux employés affectés aux installations et systèmes de sécurité aérienne d'être dépassé par un problème, de ne plus en avoir la maîtrise technique.**

Le système de classification en « EBG-T » (catégories regroupant les divers niveaux de licence des employés des services techniques), dont le critère de référence est le degré de connaissance moyen de cette catégorie d'employé, vise à éviter que les employés concernés se trouvent dans des situations dépassant leur niveau de connaissance.

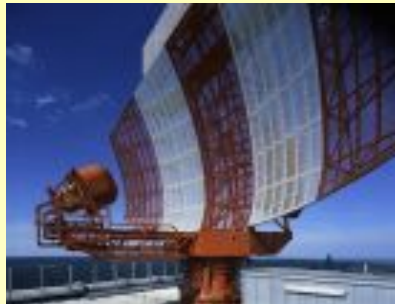
Dans le cadre de la constitution de ces « EBG-T », Les organisations représentatrices des intérêts des employés, ont un rôle consultatif au niveau structurel et en matière de protection de la santé.

7. **Les installations et systèmes relevant de la sécurité aérienne sont conformes aux exigences opérationnelles et aux standards de sécurité et les décisions des experts ont toujours la priorité sur les décisions de la direction.**

Le système de licence a engendré, sur fond de dispositions légales, une multitude de réglementations et directives internes portant sur la mise en service et la maintenance des systèmes et installations de sécurité aérienne. Ainsi, au niveau de l'**homologation opérationnelle** les services opérationnels (ex.: contrôleurs) et les services techniques (ex.: maintenance) définissent en étroite collaboration le **point de consigne des systèmes et installations de sécurité aérienne** faisant l'objet de l'homologation. Ce point de consigne agréé par les deux services sert de standard à toute autorisation opérationnelle survenant après des mesure de maintenance. Le **titulaire de la licence** est **seul** responsable de l'autorisation opérationnelle intervenant après des mesures de maintenance.

## **Effets produits par le décret portant sur le personnel de sécurité aérienne soumis à licence et sur la formation de ce personnel**

8. **Summa summarum, les systèmes et installations de sécurité aérienne présentent un standard de qualité maximal qui ne pourrait en aucun cas être garanti par la seule certification de ces systèmes et installations.**



# Résumé

## Résumé

**Constitution**



**Art. 87 d (1)**  
**(Administration de la navigation  
aérienne)**



**Loi Fédérale**

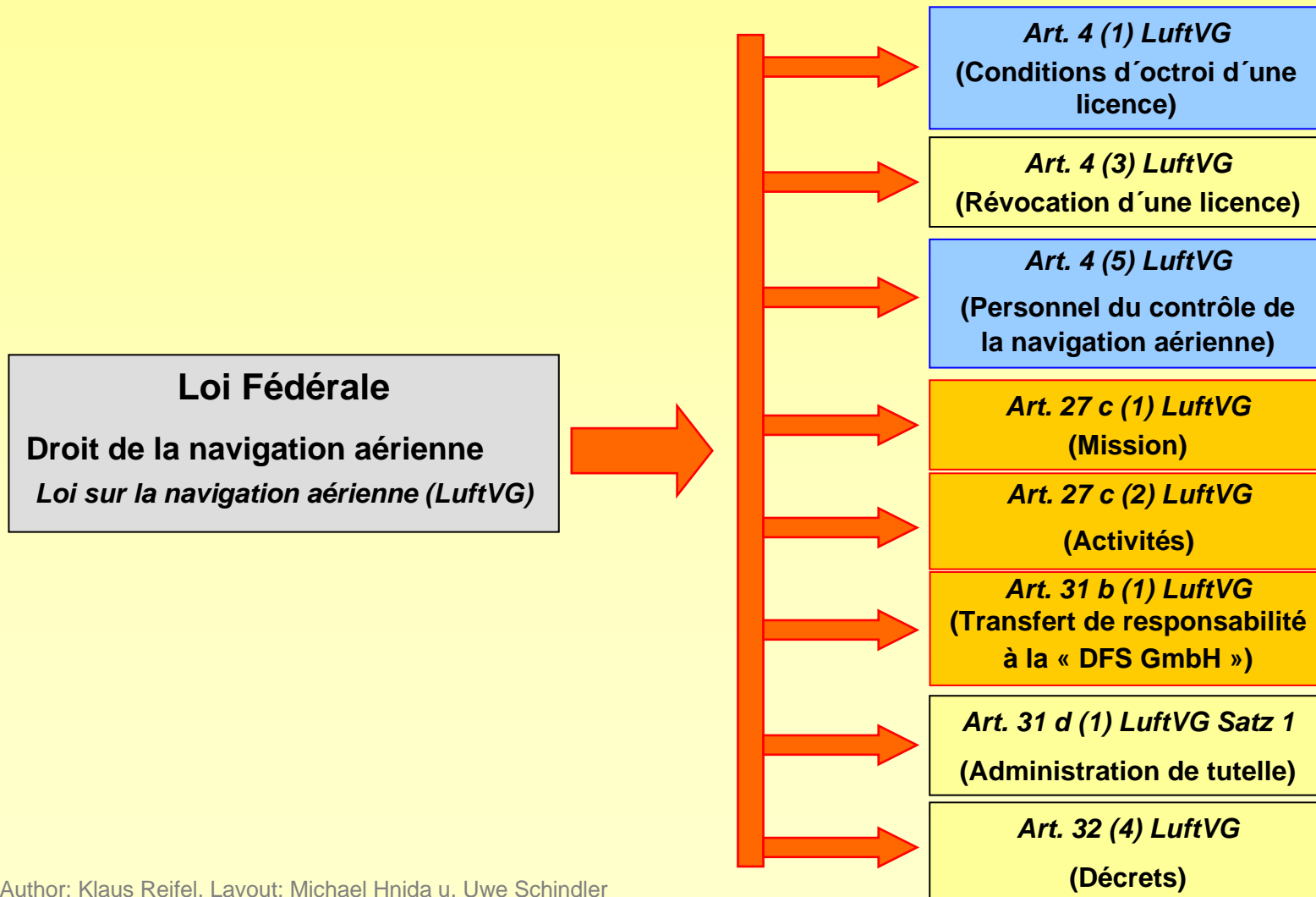
**Droit de la navigation aérienne**

**Loi sur la navigation aérienne  
(LuftVG)**

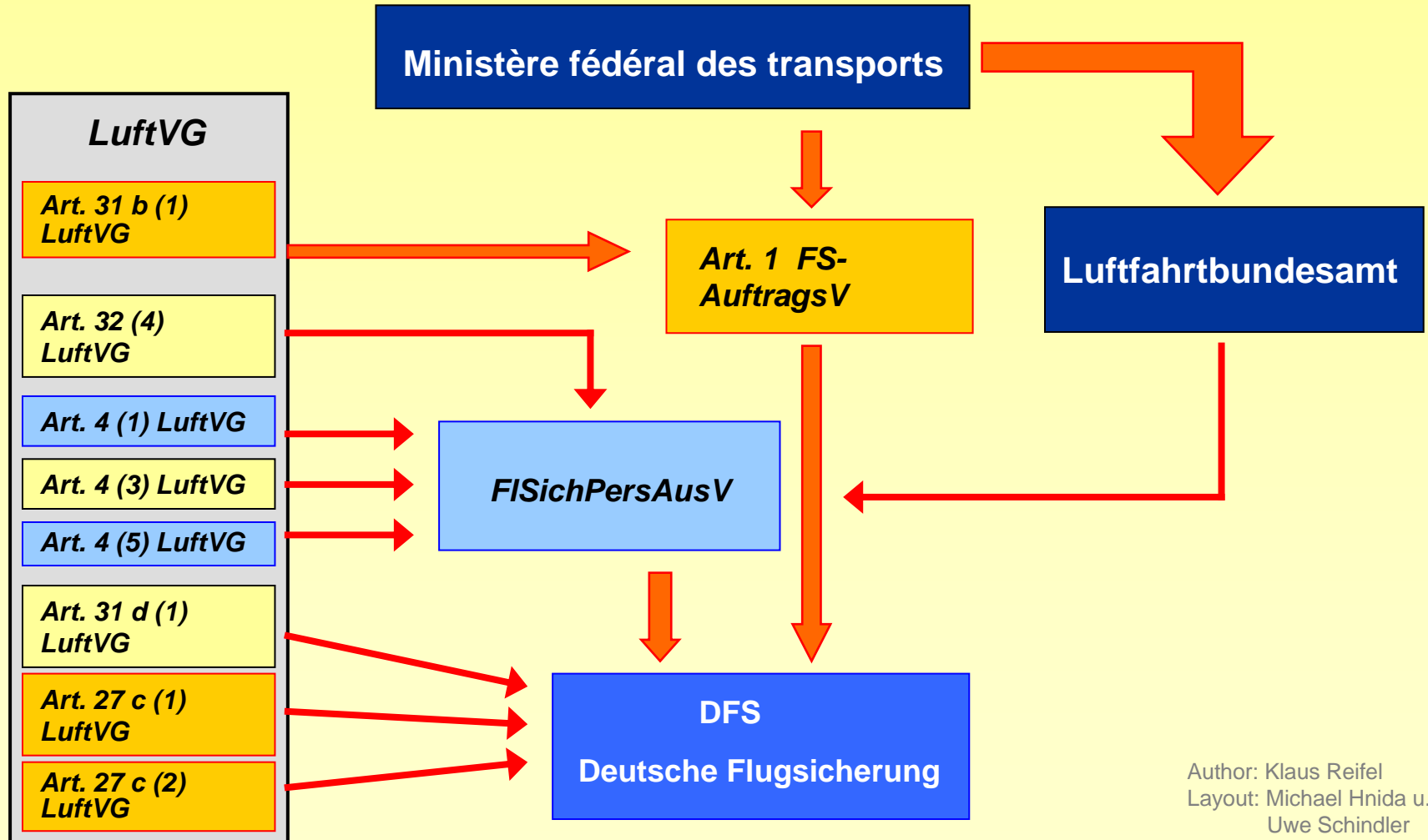


**Ministère fédéral des  
transports**

## Résumé



## Résumé



**Merci de votre attention !**

