



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/198

TE/33

21/9/04

Anglais, espagnol  
et français seulement<sup>1</sup>

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

**Point 23 :** Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

#### UTILISATION DES REGLEMENTATIONS RELATIVES AU PERSONNEL COMME OUTIL DE SURETE ET DE SECURITE AU SEIN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

(Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ITF)

#### SOMMAIRE

L'être humain est au cœur du concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM). A l'heure actuelle, les résultats des services de la circulation aérienne (ATS) dépendent en majeure partie des compétences et des facteurs humains, et cette situation perdurera jusqu'en 2025. Dans cette note, il est reconnu que les procédures de délivrance des licences et des certificats au personnel ainsi que d'autres formes de réglementation constituent des instruments pour garantir la qualité de cet élément clé du système ATS. Ce document revient sur les outils disponibles pour réglementer la sûreté et la sécurité et propose aux membres de la Conférence de conclure que des mesures de réglementation du personnel supplémentaires devront être envisagées si l'on veut que la qualité des services de la circulation aérienne soit maintenue au sein d'un environnement de plus en plus flexible, fragmenté et déréglementé.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 5.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Tout au long des années 1990, nous avons assisté à une restructuration du mode de fonctionnement des services de la circulation aérienne. L'externalisation, mais aussi la délocalisation et la sous-traitance ont mené à une fragmentation de plus en plus importante des services de la circulation aérienne (ATS) et de maintenance des instruments d'aide à la navigation ou encore des équipements au sol comme les radars et les appareils de télécommunications.

<sup>1</sup> Versions anglaise, espagnole et française fournies par l'ITF.

1.2 Même si l'importance grandissante des objectifs de sûreté et de sécurité au sein des services de la circulation aérienne a été reconnue lors des nombreuses interventions au cours de cette Conférence, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est convaincue que les membres de la Conférence devraient porter une attention accrue aux outils de réglementation qui pourraient nous faire avancer vers la réalisation de ces objectifs dans la période de changement qui se profile.

1.3 La fonction réglementaire première des Etats devrait être la sûreté du système et non la promotion des intérêts des actionnaires. Le mandat ne peut être double. La sûreté et la sécurité doivent se trouver au sommet des priorités des fonctions de réglementation et tous les résultats, toutes les considérations opérationnelles ou commerciales doivent être envisagés en fonction de l'impact sur la sûreté et la sécurité.

1.4 La proposition de concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) place de façon très pertinente la sûreté au cœur des performances des services de la circulation aérienne mais reconnaît que les attentes commerciales deviendront de plus en plus des facteurs de changement.

1.5 C'est toute une équipe qui déploie ses efforts pour assurer les services de la circulation aérienne, équipe où différents groupes travaillent en étroite collaboration pour offrir aux appareils un service unifié. Le concept opérationnel d'ATM de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) insiste sur *l'intégration collective* qui doit être au centre du système des ATS et place les performances humaines au cœur du système. Néanmoins, mettre en œuvre un tel concept est devenu de plus en plus complexe et difficile du fait de l'incessant processus de commercialisation, de déréglementation, de libéralisation et de sous-traitance qui touche de nombreuses composantes du système et qui a souvent des impacts négatifs sur les performances humaines.

1.6 Des changements similaires affectent d'autres éléments du transport aérien, comme c'est le cas pour les compagnies aériennes. Dans ces secteurs, la réglementation en matière de sûreté et sécurité est bien plus développée qu'elle ne l'est dans le domaine des services de la circulation aérienne. Dans un certain nombre de cas, la réglementation a été spécialement élaborée pour faire face aux restructurations qui touchent ces secteurs. L'ITF soutient énergiquement la proposition selon laquelle l'OACI devrait édicter des prescriptions en matière de gestion du trafic aérien, et la Fédération suggère dans ce document quelques voies qui pourraient être suivies pour y parvenir en maintenant et en augmentant la dimension humaine de la sûreté et la sécurité.

1.7 L'ITF estime que les trois axes de réglementation en matière de sûreté généralement suivis pour les secteurs des compagnies aériennes et de la maintenance peuvent se révéler être un mécanisme cohérent, testé et éprouvé pour la proposition de réglementation des services de la circulation aérienne (ATS), que l'ITF soutient énergiquement. Ces trois axes, que sont le produit, le fournisseur et la délivrance des licences au personnel, sont tous présents à divers degrés au sein des normes et pratiques recommandées (SARP) élaborées par le biais de l'OACI. L'ITF pense que l'existence de licences  *multiples*  sera également nécessaire et appropriée dans le domaine des ATS. Par exemple, dans le cas de la navigation aérienne, le transporteur possède une licence, son permis d'exploitation aérienne (AOC), tout comme les membres du poste de pilotage et, dans de nombreux cas, l'équipage, ce qui offre une triple garantie pour l'aéronef dans lequel ils volent. Cette approche multiple permet une complémentarité et garantit que tous les éléments critiques en ce qui concerne la sécurité sont réglementés. La présente note s'axe principalement sur la question des licences pour l'exploitation et pour le personnel.

## 2. LICENCES POUR LES FOURNISSEURS

2.1 Un certain nombre de pays se sont orientés vers l'obligation de licences ou de certificats pour les fournisseurs de services de la navigation aérienne. Toutefois, il n'y a, jusqu'à présent, pas d'approche harmonisée en la matière. L'ITF est convaincue qu'il est temps d'introduire une série de règles édictées par l'OACI au sujet des licences de tous les fournisseurs de services de la navigation aérienne, y compris les sociétés de maintenance et autres fournisseurs d'éléments critiques pour la sûreté. Ces règles pourraient mettre en place des normes minimales de sûreté et de formation.

2.2 Ces licences pourraient prendre en considération les éléments suivants :

- a) Le titulaire de licence devrait fournir des détails sur les systèmes de sécurité, sur les tests, sur les techniques éprouvées et les processus qui démontrent que la sûreté et la sécurité comptent parmi ses priorités principales dans son activité.
- b) Le titulaire de licence doit démontrer aux autorités réglementaires qu'il fait preuve d'une expérience suffisante, qu'il dispose de techniciens qualifiés, que sa production est de qualité et qu'il est capable de fournir, de façon sûre et dans les délais impartis, une qualité de service des plus fiables.
- c) Dans le cas de sociétés de maintenance, le titulaire de licence devrait prouver qu'il dispose en suffisance d'un personnel correctement qualifié et formé pour assurer la maintenance de tout appareil.
- d) Le titulaire de licence devrait prouver aux autorités réglementaires qu'il offre à ses employés une formation appropriée, leur permettant d'exercer leur fonction de façon efficace.

2.3 Les avantages d'une telle approche sont nombreux. Elle garantirait que toutes les sociétés respectent le même niveau élevé de sécurité dans le cadre de leurs opérations. Dans l'industrie ferroviaire en Grande-Bretagne, la maintenance des voies ferrées, plutôt que d'être confiée à une seule société, est maintenant effectuée par 4 contractants principaux. Juste avant l'accident de Hatfield, on dénombrait plus de 4 000 sous-traitants travaillant sur un équipement crucial pour la sécurité. Les rapports officiels sur l'accident de Columbia constituent une critique contemporaine de l'utilisation de sous-traitants et de la délocalisation du programme de la navette spatiale. Nous ne pouvons tolérer que la même chose se produise au sein des services de la circulation aérienne.

2.4 En prouvant aux autorités compétentes qu'ils disposent d'une expérience suffisante et du personnel approprié, les fournisseurs acquerront et garderont la confiance des utilisateurs. La réglementation assurera aussi une approche harmonisée de la sécurité garantissant alors qu'il est sûr de voler dans toutes les régions du monde. Cette approche devrait également permettre une interopérabilité et une flexibilité dont il est fait mention dans le concept opérationnel de gestion du trafic aérien et ainsi permettre l'alignement de la réglementation des fournisseurs de services de la navigation aérienne avec celle des autres secteurs de l'aviation.

### 3. LICENCES POUR LE PERSONNEL

3.1 Le deuxième élément du cadre réglementaire qui doit, selon nous, être renforcé, concerne le personnel. Les contrôleurs aériens doivent être titulaires d'une licence, ce qui n'est le cas d'aucun autre membre du personnel des services de la circulation aérienne, dont le rôle est important pour la sûreté et la sécurité.

3.2 "La gestion du trafic aérien dépend dans une large mesure des employés, contrôleurs aériens, ingénieurs et personnel navigant, qui constituent le cœur du système". Cette phrase est tirée d'une présentation faite par Booz-Allen & Hamilton à la Commission européenne en 2001. Pour eux, il fallait créer un programme européen harmonisé de formation et instaurer un système de licences reconnues pour le personnel. Cela visait à établir un équilibre entre tous les fournisseurs.

3.3 Dans notre document de travail WP/128 que nous avons présenté lors de la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, nous avançons que *"la culture coût-profit des fournisseurs privatisés de services de la navigation aérienne ... risque de briser la chaîne de communication et de contrôle entre les employés alors qu'elle constitue l'élément principal d'une culture de la sûreté cohérente et centralisée"*. Aujourd'hui, la situation ne s'est pas améliorée.

3.4 Etant donné que l'être humain est au centre du système des services de la circulation aérienne, il nous semble tout à fait opportun que les autorités réglementaires en matière de sécurité disposent d'un outil qui confirme que les employés ayant des fonctions en relation avec la sûreté ou la sécurité au sein du système ont les compétences et les connaissances nécessaires pour mener à bien leurs fonctions de façon sûre. Cela signifie notamment, l'extension des licences et des certificats aux électroniciens de la sécurité aérienne.

3.5 Les Etats ont l'habitude de s'assurer des compétences du personnel grâce à un système d'octroi de licences incessibles. Octroyer des licences aux prestataires et/ou aux organismes de formation peut venir compléter, mais en aucun cas remplacer, le contrôle des compétences individuelles. C'est la raison pour laquelle, par exemple, il existe une double procédure d'octroi des licences pour la maintenance des appareils, aux sociétés de formation des techniciens de maintenance, d'une part et au personnel chargé de la maintenance, d'autre part.

3.6 L'élaboration, par le biais de l'OACI, de prescriptions minimales pour l'obtention de certificats et de licences pour les électroniciens de la sécurité aérienne contribuera grandement à la promotion d'un cadre mondial harmonisé pour la sécurité du système des services de la circulation aérienne dans son ensemble. Cela permettrait également de fournir une méthode toute prête pour confirmer les compétences des employés tout en laissant la liberté aux détenteurs de licences de choisir les pays où ils veulent exercer. Nous savons également qu'un tel système de licences ou de certificats permettrait aussi d'organiser les formations d'une façon plus standardisée et potentiellement plus économique.

### 4. REGLEMENTATION DU TEMPS DE TRAVAIL DU PERSONNEL

4.1 Les auteurs du concept opérationnel de gestion du trafic aérien avaient raison d'écrire qu'il *"faut tenir dûment compte des facteurs humains à tous les niveaux du système"*. L'opinion de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est que la fatigue constitue un obstacle majeur aux performances humaines, situation qui ne peut pas survenir dans des fonctions liées à la sûreté et à la sécurité.

4.2 L'ITF fait remarquer qu'en matière de réglementation du temps de travail, le secteur des services de la navigation aérienne est fort en retard par rapport au reste de la communauté aérienne. Le principe de réglementer le temps de travail est bien acquis pour les pilotes, l'équipage de cabine et le personnel de maintenance licencié.

4.3 Nous sommes persuadés qu'il est temps maintenant pour l'OACI d'instaurer des prescriptions en matière de limitation du temps de travail pour les contrôleurs de la circulation aérienne et pour les électroniciens de la sécurité aérienne. Ces mêmes pressions commerciales qui mènent au changement, mènent également à une exploitation croissante de toutes les ressources humaines au sein du système des services de la circulation aérienne (ATS). Sachant que les coûts de personnel représentent plus de 60 % des coûts des services de contrôle aérien dans la plupart des juridictions, la machine du profit est souvent tentée d'augmenter la productivité des employés, augmentant par-là le risque de fatigue. Depuis toujours, les piètres prévisions et investissements en matière de personnel se sont traduits, dans de nombreux pays, par un manque de personnel pour des fonctions liées à la sûreté et à la sécurité, augmentant ainsi la pression qui pèse sur le personnel opérationnel de première ligne mais aussi sur les fonctions techniques ou de support moins visibles.

## 5. SUITE A DONNER PAR L'ASSEMBLEE

5.1 L'Assemblée est invitée à soutenir l'idée de licences pour les fournisseurs et à demander à l'OACI de rédiger des projets de règlements dans le cadre de la proposition d'élaborer des normes sur la gestion du trafic aérien.

5.2 L'Assemblée est invitée à demander au secrétariat qu'il procède à une étude sur les expériences de restructuration et de fragmentation de plus en plus importante des services de la circulation aérienne, qu'il s'agisse de la maintenance ou des opérations, et d'en évaluer l'impact sur la sûreté et la sécurité.

5.3 Sur base des résultats de l'étude évoquée au point 5.3, l'Assemblée est invitée à revoir les prescriptions actuelles en ce qui concerne l'octroi de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne et ce, dans le but de les renforcer.

5.4 Sur base des résultats de l'étude évoquée au point 5.3, l'Assemblée est invitée à rédiger des prescriptions pour l'octroi de certificats ou de licences pour les électroniciens de la sécurité aérienne et pour d'autres fonctions critiques ou en relation avec la sûreté et la sécurité.

5.5 L'Assemblée est invitée à demander au secrétariat qu'il rédige des propositions de réglementation du temps de travail des électroniciens de la sécurité aérienne et des contrôleurs de la circulation aérienne.