



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 2 : Utilisation des nouvelles technologies dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune

2.2 : Gestion des risques de sécurité liés aux évolutions technologiques de l'aviation

LICENCE DE CONTRÔLE BASÉE SUR LES SYSTÈMES

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fournit des informations sur les licences des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) basées sur les systèmes, et invite l'OACI à veiller à ce que tout élargissement du concept maintienne ou améliore les niveaux de sécurité opérationnelle actuels.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre note des informations sur l'utilisation et le développement du concept de licences ATCO basées sur les systèmes,
- b) demander au Secrétariat de l'OACI de collaborer avec toutes les parties prenantes pour que les changements apportés aux actuelles normes des licences ATCO figurant dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel* de l'OACI pour s'adapter aux licences ATCO basées sur les systèmes, maintiennent ou améliorent les niveaux de sécurité opérationnelle actuels,
- c) demander au Secrétariat de l'OACI de discuter avec le Groupe d'experts sur la formation du personnel et les licences (PTLP) des complications que pourrait entraîner la mise en œuvre de licences ATCO basées sur les systèmes, ainsi que de leurs conséquences possibles sur des aspects comme la sécurité, les capacités et l'environnement.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis 1948 et au fil de l'évolution de l'Annexe 1 de l'OACI, la licence de contrôleur de la circulation aérienne (ATCO) est régie par un cadre général et une structure énoncés au Chapitre 4 de ladite annexe.

1.2 La réussite de la formation et de l'évaluation (ainsi que la satisfaction à d'autres critères) peut déboucher sur la délivrance d'une licence ATCO selon les normes de l'OACI, ou celles édictées en sus par les États ou les régions.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ITF.

1.3 Depuis des décennies, la formation et l'évaluation reposent largement sur la maîtrise de domaines liés à la circulation aérienne, notamment le droit aérien, les équipements de contrôle de la circulation aérienne et la météorologie, pour n'en citer que quelques-uns.

1.4 Un(e) candidat(e) doit posséder une connaissance approfondie du droit aérien, de la navigation et des procédures opérationnelles de l'État en question. Ceci est la garantie d'une bonne compréhension des différents domaines complexes qu'il faut maîtriser pour assurer des services de la circulation aérienne.

1.5 En général, le/la candidat(e) passe ensuite à une formation sur le terrain dans un aéroport ou un secteur (approche ou en route), laquelle lui permet de se perfectionner pour devenir un(e) spécialiste de l'unité ou du secteur en question, avec une qualification à la clé.

1.6 S'appuyant sur une unité ou un secteur, cette méthode d'obtention d'une licence ATCO garantit l'intégrité de la prestation de services de la circulation aérienne partout dans le monde, et corrobore quand le cas se présente l'efficacité des dispositions de l'Annexe 1 de l'OACI.

2. ANALYSE

2.1 Depuis quelques années, au vu des évolutions technologiques, des voix se font entendre pour remanier ce système de formation et, par extension, la délivrance de licences ATCO.²

2.2 Il est ainsi proposé que les ATCO soient formés et qualifiés sur des systèmes, plutôt que d'être spécialisés dans des unités ou secteurs précis. En théorie, les ATCO se verraient délivrer une licence de prestation de services de la circulation aérienne sur un système spécifique. On suppose qu'un tel système, avec des avancées technologiques suffisantes, permettrait aux ATCO de posséder une licence pour plusieurs « secteurs traditionnels » ou pour des combinaisons de « secteurs traditionnels » non vus à l'heure actuelle ou précédemment. D'aucuns proposent que lorsqu'un ATCO est titulaire d'une licence pour un système donné et que l'espace aérien est considéré comme suffisamment générique, cet ATCO puisse fournir des services de circulation aérienne sans avoir jamais travaillé dans ce secteur auparavant.

2.3 Pour y parvenir, il faudrait sans doute apporter des changements profonds aux structures de l'espace aérien, avec vraisemblablement des conséquences imprévues et dommageables pour l'ensemble du système aéronautique.

2.4 Toute modification radicale des structures de l'espace aérien pour permettre la délivrance de licences ATCO basées sur les systèmes pourrait entraîner des risques imprévus :

- a) La formation des ATCO pourrait être plus rapide quand elle s'inscrit dans un espace aérien moins complexe, plus générique. Une formation plus rapide et moins approfondie pourrait être synonyme de risques pour la sécurité.
- b) Il pourrait également s'avérer problématique de maintenir à jour les compétences des ATCO. Toute réduction des exigences de maintien des compétences pour satisfaire aux objectifs d'une licence ATCO basée sur les systèmes pourrait compromettre les niveaux de sécurité opérationnelle actuels.

² <https://canso.org/atco-virtual-mobility-a-promising-solution-to-the-challenges-of-air-traffic-management-atm-capacity-in-europe/>

- c) Il n'est pas à exclure que les ATCO titulaires d'une licence basée sur les systèmes puissent comparativement posséder moins de connaissances et d'expérience que des ATCO dont la licence traditionnelle est basée sur un secteur, puisque leur formation n'est pas spécifique à celui-ci. Ceci peut poser des risques pour la sécurité. Des compétences essentielles pourraient faire défaut dans des domaines comme les performances des aéronefs, les procédures opérationnelles et la météorologie, car l'ATCO ne maîtriserait pas nécessairement ces aspects spécifiques aux secteurs qu'il/elle contrôle, alors que cela aurait été le cas si sa formation avait porté spécifiquement sur ces unités ou secteurs.
- d) Les secteurs traditionnels de l'espace aérien pourraient devoir subir une réduction de taille afin d'en faciliter la gestion, ainsi qu'une normalisation pour alléger leur complexité. Ceci entraînerait plus que probablement une réduction des capacités ainsi que d'autres risques opérationnels, sans parler de l'incidence sur les objectifs environnementaux.

3. CONCLUSION

3.1 Les licences ATCO basées sur des unités et secteurs sont la norme dans la prestation de services de circulation aérienne et figurent dans l'Annexe 1 de l'OACI depuis des décennies.

3.2 Quand les avancées technologiques remettent en question les concepts et façons de faire, il est essentiel de veiller à ce que la sécurité que nous considérons aujourd'hui comme inhérente au système en vigueur continue de primer et d'être améliorée en permanence.

3.3 Il incombe à l'OACI, en tant qu'organisme mondial contrôlant le secteur aéronautique et, en particulier, la prestation de services de la circulation aérienne, de veiller à ce que toutes les évolutions résultant du progrès technologique soient adaptées à l'objectif visé, quand celles-ci risquent d'entraîner des modifications de ses Annexes.