



QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne

3.3 : Huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

SPÉCIALISTES DES OPÉRATIONS DU TRAFIC AÉRIEN

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note présente le manque de reconnaissance des travailleurs opérationnels autres que les contrôleurs aériens (ATCO) et les personnels de l'électronique de sécurité du trafic aérien (ATSEP) et le manque d'exigences et de guides de mise en œuvre sur la compétence et la formation de ces personnels ici dénommés spécialistes des opérations du trafic aérien (ATOS).

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître un troisième groupe de professionnels dénommés ATOS dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM) et mettre à jour le *Plan mondial de la navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) pour inclure le sujet de la compétence des personnels avec une tâche liée à la sécurité ;
- b) mandater le Groupe d'experts des opérations de gestion du trafic aérien (ATMOPSP) pour ajouter les ATOS aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868) de l'OACI ;
- c) mandater le comité ATMOPSP pour créer un document ATOS sur les exemples du Doc 10056 (*Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur les compétences à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne*) et du Doc 10057 [*Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence à l'intention des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne* (ATSEP)] de l'OACI ;
- d) inclure ce sujet dans le programme de prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP).

1. INTRODUCTION

1.1 Le progrès technologique rend l'aviation internationale plus interconnectée et la nécessité d'un transport aérien sûr évolue avec cela. Un pilier important pour assurer des opérations sûres est la formation et la compétence des personnels des prestataires de services de la navigation aérienne (ANSP).

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

1.2 L'Annexe 1 — *Licences du personnel* de la Convention de Chicago établit les exigences pour l'établissement de licences des personnels en charge de la séparation des aéronefs. De plus, le Doc 9868 de l'OACI et ces ajouts Doc 10056 et Doc 10057 établissent les standards pour la formation des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) et des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP). L'augmentation du trafic aérien, la mise en œuvre de technologie plus avancée ainsi qu'une augmentation de l'automatisation ont amené à des procédures des service de la circulation aérienne (ATS) plus complexes et à une augmentation du besoin de gestion des données. Cela a non seulement un effet sur le niveau de spécialisation des ATCO et des ATSEP, mais aussi à ce que d'autres personnels spécialistes des services du trafic aérien qui ne rentrent pas dans le cadre de l'Annexe 1 soient nécessaires. C'est pourquoi l'ITF avec d'autres organisations a travaillé sur l'établissement d'exigences adéquates pour la formation et la compétence des personnels des services du trafic aérien qui ne rentre pas dans les cadres en vigueur pour les populations ATCO et ATSEP mais sont une partie intégrante du monde de la gestion du trafic aérien.

1.3 Aux côtés des deux professions définies par l'OACI, les ATCO et les ATSEP, nous proposons d'intégrer un troisième groupe de professionnels dans la gestion du trafic aérien appelé Spécialistes des opérations du trafic aérien (ATOS).

2. ANALYSE

2.1 Portée : Nous visons tout personnel en charge de la gestion de données ou services aéronautiques utiles à la prestation des services du trafic aérien qui affectent la sécurité du voyage aérien.

2.1.1 Différents métiers dans la gestion du trafic aérien rentreraient dans le cadre de cette définition lorsqu'ils ne sont pas effectués par des ATCO ou des ATSEP tels que les spécialistes des données de vol du contrôle de la circulation aérienne, les coordinateurs de flux de trafic, les gestionnaires de l'espace aérien, y compris les créateurs de procédures de vol, les spécialistes de la délivrance des autorisations, les gestionnaires d'aires de trafic, les gestionnaires de l'information aéronautique, les personnels des bureaux de piste, les personnels en charge du service d'information de vol et les personnels en charge des réseaux fixes de télécommunication aéronautiques. Une coordination avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM) sera nécessaire pour assurer la cohérence des exigences pour les observateurs et les prévisionnistes de météorologie aéronautique.

2.1.2 Nous sommes prêts à discuter de la pertinence et la complétude de cette catégorie proposée.

2.1.3 Toutes ces fonctions réunissent un aspect vital : leur implication dans les services du trafic aérien ainsi que leur impact sur ces services et en conséquence un effet direct sur la chaîne de sécurité des services du trafic aérien.

2.2. Situation actuelle :

2.2.1 Selon le pays ou le prestataire de service, certaines fonctions décrites plus haut peuvent être tenues par un contrôleur (ATCO). Néanmoins, très souvent les tâches qui relèvent de ces fonctions sont effectuées par des spécialistes formés localement. Dans certains cas, il n'y a pas de cadre légal ou réglementaire concernant la formation ou les compétences de ces catégories de personnels. En prenant en compte le manque mondial de contrôleurs (ATCO), il est fort probable que le nombre de personnels formés localement contribuant à ces fonctions augmente. En ce moment, l'OACI définit la plupart des fonctions mais décrit de manière insuffisante les compétences et capacités nécessaires pour une personne effectuant ces tâches. Certains personnels dans ces fonctions ne sont mentionnés nulle part (comme les spécialistes des données de vol), d'autres sont seulement évoqués sans plus de précision (comme les gestionnaires de l'espace aérien et les coordinateurs de flux) et deux sont définis avec un niveau d'exigence de formation

[les personnels du service d'information aéronautique (AIS)/de la gestion de l'information aéronautique (AIM) et les personnels des bureaux de piste des services de la circulation aérienne (ARO)].

2.3 Objectif :

2.3.1 Une mise en œuvre d'un schéma de formation et de compétences des personnels des services du trafic aérien est un élément fondamental de la gestion de la sécurité dans la prestation des services de gestion du trafic aérien. Ici, une mise en cohérence et un élargissement des principes de formation et d'évaluation basée sur les compétences pour inclure tous les spécialistes des services du trafic aérien doit être envisagée pour élever le niveau des standards de sécurité. Dans un second temps, en ayant des situations harmonisées (comme les ATOS) en place, l'efficacité dans les tâches à effectuer avec de nouveaux systèmes plus avancés et l'efficience dans la distribution des ressources pourraient être significativement améliorées.

2.3.2 Mentionner et définir ces fonctions avec les personnels les réalisant serait un pas important vers la reconnaissance et pourrait potentiellement améliorer l'attractivité de ces fonctions. Cela serait utile pour les procédures de recrutements des futurs spécialistes. Avec la prise en compte de ce troisième groupe d'ATOS, l'OACI pourrait regrouper ces fonctions de niche sous un même nom et apporter une clarification et une uniformisation (lorsqu'elle est possible) à ces experts de la gestion du trafic aérien mais aussi au public ayant donc un effet positif sur le recrutement.

2.4 Méthodes :

2.4.1 Pour comprendre si une fonction doit être incluse dans les tâches opérationnelles relevant des ATOS, une définition doit être créée pour différencier d'une part les « tâches de bureau » et d'autre part les tâches opérationnelles. Cela peut être fait en se référant au lien avec la sécurité soit par une définition générique soit par une analyse de chaque tâche individuelle de chaque fonction.

2.4.2 Une fiche de poste décrivant chaque fonction doit être définie ou les tâches qui relèvent de chaque fonction doivent être listées. Pour la suite, une méthode dénommée [TSIAT](#) (Technique d'évaluation de l'impact d'une tâche sur la sécurité) a été inventée qui facilite une discussion objective sur les besoins en compétences des personnels de la gestion du trafic aérien. L'objectif est d'utiliser les modèles de sécurité aérienne pour définir comment chaque tâche élémentaire affecte la sécurité aérienne et ainsi objectiver le besoin d'une réglementation sur la compétence pour maîtriser la probabilité que ces tâches échouent.

2.5 Buts

2.5.1 Nous souhaitons proposer les buts suivants :

- a) la réalisation et la reconnaissance d'un troisième groupe de professionnels dénommés ATOS dans le domaine de la gestion du trafic aérien ;
- b) ajouter les ATOS dans le Doc 9868 de l'OACI ;
- c) créer un document ATOS sur les exemples des Doc 10056 et Doc 10057 de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 De nombreux spécialistes des services du trafic aérien qui ne rentrent pas dans le cadre des ATCO ou des ATSEP contribuent aux opérations du réseau mondial de transport, cependant ils font partie intégrante du système de gestion du trafic aérien. C'est pourquoi, quelques pays ont fait beaucoup d'efforts pour gérer les compétences et mettre en place une licence pour ces spécialistes au niveau national. Malheureusement, il reste beaucoup de place à l'amélioration au niveau international pour reconnaître ces professionnels et mettre en œuvre des normes de compétences.

3.2 Transfert de messages automatisé, architectures des systèmes plus interopérables et plus complexes, les attentes vers les spécialistes des services du trafic aérien pour gérer les données les plus sensibles dans les services du trafic aérien augmentent. Dans ce contexte, une main d'œuvre hautement qualifiée et bien informée sera nécessaire pour mener à bien certaines tâches des services du trafic aérien à l'avenir. La formation et les compétences du personnel des services du trafic aérien sont un élément fondamental pour assurer la sécurité et encore plus pour la gestion de cette sécurité dans la prestation de service de gestion du trafic aérien.

3.3 C'est pourquoi le besoin d'établir un minimum acceptable commun pour la compétence des personnels ayant des tâches liées ou encore plus essentielles pour la sécurité dans la gestion du trafic aérien sans nécessairement établir de licence devient plus pressant. De plus, il est important d'enfin reconnaître au niveau OACI les personnels qui réalisent ces fonctions et de leur donner les normes et les guides de mise en œuvre dont ils ont besoin dans la communauté mondiale de la gestion du trafic aérien. Avec l'intégration d'un troisième group de professionnels, les ATOS pour Spécialistes des Opérations du Trafic Aérien, la communauté internationale a une opportunité d'atteindre un niveau supérieur de sécurité en définissant et en mettant en œuvre des règles pour la formation et la compétence dans les services du trafic aérien, amenant ainsi une clarification aux états et aux prestataires de services et enfin en apportant une reconnaissance tant attendue à de nombreux spécialistes de la gestion du trafic aérien à travers le monde.

— FIN —