



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique

DISPOSITION RELATIVE À LA DÉLIVRANCE DE LICENCES DU PERSONNEL AUX INGÉNIEURS ÉLECTRONICIENS EN SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ATSEP) ET ÉLABORATION DE NORMES DE MISES EN ŒUVRE CORRESPONDANTES DE L'OACI

(Note présentée par la République du Kazakhstan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose une lacune essentielle dans le cadre mondial de la sécurité de l'aviation : l'absence de dispositions de l'OACI relatives à la délivrance de licences aux ingénieurs électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP), qui assurent la fiabilité des systèmes de communication, de navigation et de surveillance (CNS) et de gestion du trafic aérien (ATM). Ces systèmes sont essentiels à la sécurité et à l'efficacité du contrôle de la circulation aérienne.

Tout comme les techniciens/mécaniciens de maintenance d'aéronef (AME) titulaires de licence assurent la navigabilité des aéronefs, les ingénieurs ATSEP protègent l'infrastructure dont dépendent les services de la circulation aérienne. Dans un environnement de plus en plus numérique et fondé sur les performances, les qualifications et la supervision standardisées de ces personnels sont essentielles. Pourtant, du fait de l'absence d'exigences harmonisées en matière de licences, les écarts entre les États constituent des risques pour la sécurité, l'interopérabilité et la responsabilité à l'échelle mondiale. Alors que le *Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur les compétences à l'intention des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne* (Doc 10057) contient des orientations sur la formation fondée sur les compétences, l'absence de dispositions contraignantes dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel* laisse les États sans cadre commun de délivrance des licences. Certains États, dont le Kazakhstan, ont mis en place des systèmes nationaux, prouvant ainsi la faisabilité et la valeur de la reconnaissance formelle des ATSEP.

La présente note propose que l'OACI entreprenne l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP) et d'éléments indicatifs connexes au titre de l'Annexe 1 afin d'assurer l'uniformité des qualifications, d'appuyer la supervision des États, de favoriser la mobilité transfrontières et d'améliorer la sécurité et l'efficacité globales des services de navigation aérienne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :	
a) reconnaître le rôle essentiel en matière de sécurité des ingénieurs électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP) dans l'exploitation et l'intégrité des systèmes CNS/ATM ; b) demander au Conseil de l'OACI d'amorcer le processus d'amendement de l'Annexe 1 afin d'inclure des dispositions relatives à la délivrance de licences aux ingénieurs ATSEP ; c) recommander l'élaboration de nouvelles SARP et d'éléments indicatifs de l'OACI pour soutenir la mise en œuvre du processus de délivrance de licences ATSEP, en s'appuyant sur les ressources actuelles comme le Doc 10057 ; d) encourager les États membres et les parties prenantes concernées à contribuer à cette initiative par l'intermédiaire de la Commission de navigation aérienne et de groupes d'experts compétents.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les incidences financières dépendront des décisions approuvées.
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Doc 10057, <i>Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence à l'intention des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne</i> Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation</i> (PANS-TRG)

1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité des systèmes de navigation aérienne repose non seulement sur le personnel opérationnel, comme les contrôleurs aériens et les pilotes, mais aussi sur un personnel technique hautement qualifié chargé de la conception, de la maintenance et de l'intégrité des systèmes critiques. Il s'agit des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP).

1.2 Ils assurent la maintenance et la gestion des systèmes de communication, de navigation, de surveillance (CNS) et de gestion du trafic aérien (ATM). À mesure que l'aviation évolue et que les technologies deviennent de plus en plus complexes et interconnectées, il devient impératif de normaliser les qualifications et la supervision des fonctions des ATSEP.

1.3 À l'heure actuelle, l'Annexe 1 — *Licences du personnel* de l'OACI ne comprend pas de dispositions relatives à la délivrance de licences pour les ATSEP, ce qui conduit à des approches variées d'un État à l'autre et à un manque de normalisation internationale. Cette situation peut compromettre l'application uniforme des pratiques de sécurité et nuire à l'interopérabilité mondiale.

2. CONTEXTE

2.1 Le *Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence à l'intention des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne* (Doc 10057) contient des orientations utiles pour la formation et l'évaluation des ATSEP. Toutefois, si elles ne sont pas officiellement intégrées dans l'Annexe 1, ces recommandations restent non contraignantes.

2.2 Plusieurs États membres de l'OACI, dont le Kazakhstan, ont constaté cette lacune et se sont lancés dans l'élaboration de cadres nationaux pour la délivrance de licences des ATSEP. Ces efforts témoignent d'une prise de conscience croissante de la nature essentielle sur le plan de la sécurité des rôles des ATSEP.

2.3 Compte tenu de l'essor de la navigation fondée sur les performances, des systèmes numérisés et des préoccupations en matière de cybersécurité, les responsabilités des ATSEP ont désormais un impact direct sur la sécurité opérationnelle des aéronefs et des services de la circulation aérienne. Leurs compétences doivent donc être garanties par un mécanisme formel.

2.4 D'autres personnels aéronautiques, tels que les techniciens/mécaniciens de maintenance d'aéronef, bénéficient déjà d'un processus de délivrance de licences harmonisé à l'échelle mondiale au titre de l'Annexe 1. Un cadre similaire est justifié pour les ATSEP, qui jouent un rôle comparable pour assurer la sécurité.

3. ANALYSE

3.1 Les États et les parties prenantes du secteur s'entendent de plus en plus pour dire que la délivrance de licences aux ingénieurs ATSEP améliorerait la sécurité, la fiabilité et l'efficacité des services de navigation aérienne mondiaux.

3.2 Les avantages de délivrer des licences aux ingénieurs ATSEP au titre de l'Annexe 1 sont les suivants :

- a) établir des qualifications minimales et de normes de compétences ;
- b) améliorer la supervision et la responsabilité à l'égard des activités techniques liées à la sécurité ;
- c) appuyer l'harmonisation et la reconnaissance mutuelle entre les États ;
- d) permettre la reconnaissance et la mobilité transfrontières du personnel qualifié ;
- e) renforcer la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

3.3 Le Kazakhstan a déjà promulgué des règlements nationaux qui classent les ingénieurs ATSEP comme du personnel aéronautique et établissent des exigences de formation obligatoires fondées sur des évaluations de compétences. Bien qu'aucun mécanisme officiel de délivrance de licences n'ait encore été mis en place, la mise en œuvre de normes de formation structurées a contribué à améliorer la supervision, la qualité de la formation et la performance technique.

3.4 L'OACI doit jouer son rôle de chef de file pour étendre cette pratique à l'échelle mondiale, en travaillant à inclure les ATSEP dans l'Annexe 1 et en élaborant des SARP et des éléments indicatifs connexes.

3.5 Cette initiative cadre avec les objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) de l'OACI, notamment en ce qui concerne la mise en place de solides capacités de supervision de la sécurité par les États et l'amélioration des compétences du personnel.

4. PROCHAINES ÉTAPES

4.1 Étapes en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre de la disposition relative à la délivrance de licences aux ATSEP :

- a) reconnaissance des ATSEP en tant que catégorie distincte de personnel aéronautique titulaire de licence ;
- b) amendement de l'Annexe 1 pour définir le champ d'application de la délivrance de licences ATSEP ;
- c) élaboration de normes minimales relatives à la formation, aux examens et à l'aptitude physique et mentale ;
- d) intégration avec des cadres de formation fondée sur les compétences tels que ceux qui figurent dans le Doc 10057 ;
- e) coopération avec des organismes du secteur comme l'International Federation of Air Traffic Safety Electronics Association (Fédération internationale des associations de spécialistes en systèmes électroniques pour la sécurité du trafic aérien (IFATSEA) pour assurer la cohérence avec les réalités opérationnelles.

4.2 L'OACI pourrait envisager de créer un groupe de travail composé d'experts, sous les auspices du Groupe d'experts sur la formation et les licences du personnel (PTLP), afin d'amorcer l'élaboration de dispositions relatives aux licences des ATSEP. Ce groupe pourrait être composé d'experts fonctionnels d'États, d'organisations internationales et d'acteurs du secteur, ce qui garantirait que les recommandations sont complètes et pratiques.

5. CONCLUSION

5.1 Les mesures proposées résument l'appel en faveur d'une reconnaissance et d'une normalisation mondiales des licences des ATSEP. En apportant un amendement à l'Annexe 1 et en élaborant des SARP à l'appui, l'OACI peut renforcer le cadre de supervision de la sécurité et veiller à ce qu'une catégorie essentielle de professionnels de l'aviation possède des qualifications uniformes. Les États membres sont invités à soutenir cette initiative et à y participer.