



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne

30.3 : Résultats pertinents émanant du volet Sécurité de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (2021)

NORMALISER LES PRATIQUES DE TRAVAIL PENDANT LES PÉRIODES MARQUÉES PAR DES VOLUMES DE TRAFIC ANORMALEMENT FAIBLES TOUT EN PRÉSERVANT L'EFFICIENCE DE LA FORMATION

Note présentée par les Émirats arabes unis et appuyée par l'Arabie saoudite, Bahreïn, le Koweït, Oman et le Qatar

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au cours de la récente interruption de réseau provoquée par la pandémie de COVID-19, dans les États du Conseil de coopération du Golfe des inquiétudes sont apparues quant aux risques d'assister à une dégradation des compétences des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO). La présente note indique ce que propose la General Civil Aviation Authority (GCAA) des Émirats arabes unis et d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) des États du Conseil de coopération du Golfe (CCG) pour faire évoluer les pratiques de travail, de manière à pouvoir parer aux éventuelles baisses de trafic et au retour escompté de volumes de trafic normaux. Elle porte sur les moyens qui permettraient de poursuivre les formations et de préserver les compétences pendant les périodes de très faible trafic ; elle suggère également un certain nombre de mesures visant à atténuer ce risque et préparer les ATCO au retour prévu de volumes de trafic normaux, ainsi qu'à veiller à ce que les formations puissent se poursuivre durant les périodes de fort ralentissement de l'activité du secteur de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des informations figurant dans la présente note ;
- b) demander à l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs et de fournir aux États membres des outils leur permettant de faire face au risque de dégradation des compétences et qualifications des contrôleurs du trafic aérien en période de baisse du trafic ;
- c) encourager les ANSP des États membres à mettre à jour les programmes de formation, aptitudes et exercices testés par simulateur, ainsi que les pratiques des instructeurs en vue de la mise en place de mesures d'atténuation du risque de dégradation des compétences des ATCO.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Accroître la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2020-2022</i> , paragraphes 2.3 et 2.4

1. INTRODUCTION

1.1 Ces deux dernières années, la pandémie de COVID-19 a eu d'importantes répercussions sur le secteur de l'aviation partout dans le monde, qui se sont traduites par une baisse sans précédent des volumes de trafic dans de nombreuses régions. Plus la période de ralentissement de l'activité perdurait, plus il était à craindre que le personnel opérationnel ne soit plus en mesure de préserver ses compétences et qualifications, d'où un risque accru lorsqu'il faudrait faire face à des volumes de trafic plus élevés pendant et après la reprise. Ce danger, allié aux mesures de protection déployées contre la COVID-19, a conduit à suspendre les formations dans un grand nombre de pays. Le redémarrage de ces programmes prendra du temps et fera appel à des moyens qui n'ont pas été utilisés depuis bien longtemps. Les quelques activités de formation qui ont été poursuivies l'ont été dans un contexte de très faible trafic, et de nombreuses heures de formation ont été dispensées alors que la circulation aérienne était au plus bas ou à l'arrêt.

1.2 Les pays du CCG ont mis à profit cette période pour faire évoluer les processus et procédures, afin de sauvegarder l'intégrité des programmes de formation et d'acquisition de compétences. Les ANSP du CCG ont le privilège de pouvoir utiliser des simulateurs qui reproduisent l'environnement opérationnel. Cet avantage leur a permis de faire face aux complications engendrées par la forte baisse du trafic opérationnel en réorganisant leur personnel de manière à maintenir ses compétences au niveau requis dans un environnement simulé. Cette situation inédite a conduit à prendre des décisions au cas par cas, ce qui a nécessité une étroite coopération avec l'organisme de réglementation préalablement à leur mise en œuvre.

1.3 Durant la phase de relance qui a suivi l'interruption de réseau provoquée par la COVID-19, les pays du CCG ont constaté une hausse significative du trafic, avec des volumes supérieurs de plus de 80 pour cent à ce qu'ils étaient auparavant. La demande de voyages aériens s'intensifie à mesure que les restrictions aux déplacements sont levées, et cette reprise devrait se poursuivre. Dans un proche avenir, les volumes de trafic dans les États du CCG pourraient ainsi retrouver et dépasser les chiffres enregistrés avant la crise.

2. MESURES PRISES PAR LES ÉTATS DU CCG

2.1 Les organismes de réglementation de l'aviation civile des États du CCG ont pris, depuis mars 2020, plusieurs mesures importantes en matière de sécurité. Ces décisions prises à titre temporaire ont consisté à autoriser l'utilisation des simulateurs ATC pour compléter la condition d'expérience minimale, lorsqu'il n'était pas possible de disposer des niveaux de trafic et de complexité modérés à élevés requis aux fins d'actualisation des connaissances, d'évaluation des compétences et de formation en la matière.

2.2 Alors que le centre de contrôle régional (ACC) des Émirats arabes unis avait suspendu les formations initiales, il a eu recours à un simulateur à de diverses fins, notamment pour l'actualisation des connaissances, l'acquisition de compétences, la formation, ainsi que les évaluations périodiques et finales validant les qualifications du personnel en charge des ATC. Une évaluation finale étalée sur deux jours a été conçue et approuvée pour les étudiants qui en étaient au stade ultime de l'obtention de leur mention d'unité. À Oman, les contrôles de compétences ont été modifiés et comportent désormais un élément d'auto-apprentissage théorique sanctionné par un examen. Un contrôle de compétences a ensuite été réalisé sur simulateur pour tester les étudiants en leur faisant faire des exercices axés sur la gestion d'opérations quotidiennes types en période de trafic intense. Le simulateur a également été utilisé au Koweït et en Arabie saoudite pour une mise à jour des compétences fondée sur des exercices d'entraînement en période de trafic modéré à intense, imaginés à partir d'opérations effectuées quotidiennement avec un volume de trafic normal.

2.3 Les différents services chargés de la formation des ANSP ont réorganisé les formations et les tâches de membres du personnel afin de pouvoir réaffecter les postes sur simulateur et les instructeurs, et atténuer ainsi l'incidence de la baisse du trafic. Dans les Émirats arabes unis et à Oman, les effectifs ont été réduits de 50 %. Le centre de contrôle aérien de Mascate a par ailleurs édicté des directives établissant un seuil minimal d'effectif par niveau de trafic (par rapport au niveau normal). L'activité du secteur aérien continuant de baisser, la direction du centre de contrôle des Émirats arabes unis a mis en place un programme permettant au personnel ayant déjà atteint un stade avancé de formation d'avoir accès au simulateur pour se confronter à des niveaux de trafic et de complexité modérés à élevés. Ce programme a également été ouvert aux ATCO pour leur donner la possibilité de conserver leurs compétences.

2.4 L'avis d'alerte à la sécurité 2022-02 de la GCAA est ensuite venu souligner la nécessité de ne pas dispenser le personnel de son sens des responsabilités. Les formations initiales ont été repensées et adaptées pour pouvoir être suivies *via* Internet ou par vidéoconférence, grâce à des systèmes de gestion de l'apprentissage (LMS) en ligne. Les apprenants ont ainsi pu accéder en toute sécurité, de chez eux ou depuis des bureaux privés, à des formations efficaces et interactives.

2.5 Afin de respecter les règles de distanciation sociale et garantir au maximum la disponibilité du simulateur pour les tests de compétences et les programmes de formation, un cours en ligne portant sur les situations d'urgence et la formation continue a été élaboré et mis à la disposition des ATCO par le biais des LMS. Grâce à cette mesure, plus de 300 heures de formation ont pu être préservées en 2021. En 2022, ce programme continuera d'être dispensé en ligne, ce qui permettra d'utiliser plus facilement le simulateur pour assurer la formation technique des membres du personnel dont les qualifications ont été validées juste avant et pendant le ralentissement de l'activité du secteur aérien.

3. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES

3.1 Étant donné l'évolution constante de la situation générée par la pandémie et compte tenu de ce que les restrictions mises en place partout dans le monde ont été appliquées à des moments différents et de diverses manières, les ANSP ont eu beaucoup de mal à prévoir ce qui allait se passer et à s'adapter en conséquence.

3.2 Les ANSP des pays du CCG ont considéré qu'en dépit de cette situation, il fallait continuer à dispenser les programmes de formation, dans la mesure où ils disposaient de simulateurs qui pouvaient être utilisés efficacement pour répondre aux besoins de mise à jour et d'acquisition des compétences. Mais la demande d'utilisation de simulateurs comme outils de formation à part entière a dépassé leur capacité.

3.3 Le passage aux systèmes d'apprentissage en ligne a été accéléré par la nécessité de limiter les contacts superflus au sein du personnel. Ce dernier a dû se familiariser avec de nouveaux logiciels, matériels et plateformes d'apprentissage.

3.4 La direction des ANS des États du CCG a continué de gérer les problèmes liés aux arrêts de maladie, à la nécessité de respecter la distanciation sociale et aux exigences de maintien des qualifications. Les procédures, tant locales que régionales, ont dû être modifiées en raison du faible volume de trafic et il a fallu, avant de pouvoir les mettre en œuvre, consulter les organismes de réglementation. Des restrictions de vols ont également dû être appliquées, ce qui a exigé la mise en œuvre d'un certain nombre de processus.

4. **RECOMMANDATIONS RELATIVES À UN PLAN D'EXCEPTION POUR FAIRE FACE À DE FUTURS ÉVÉNEMENTS ANORMAUX**

4.1 Lors de l'élaboration de plans d'exception visant à faire face à de futurs événements similaires, il conviendrait d'envisager :

- a) de recueillir auprès des ANSP des données sur l'impact mondial de ces événements, y compris les méthodes utilisées pour éviter toute dégradation du niveau de compétences et planifier les effectifs de manière à répondre à la demande pendant et après les phases de relance ;
- b) de prévoir des interventions progressives, sur la base du volume moyen de trafic déterminé par les ANSP. Dès que le nombre de mouvements aériens passerait sous les seuils fixés, des mesures spécifiques se déclencheraient en fonction de la baisse observée dans différentes régions ;
- c) de souligner tout l'intérêt que présente un simulateur multifonctions totalement performant pour la mise à jour opérationnelle et la continuité de la formation lors d'une baisse importante et soutenue du trafic, et de garantir une dotation en personnel suffisante pour optimiser son efficacité ;
- d) de créer des systèmes de classification des volumes de trafic pour les besoins de la formation/mise à jour des compétences afin de garantir le maintien d'une formation efficace grâce à des exercices de simulation pendant les interruptions de réseau ;
- e) d'imaginer, à partir d'exemples tirés du monde réel, des exercices de simulation reflétant des niveaux de trafic et/ou de complexité élevés, qui viendront s'ajouter à d'autres exercices aux fins de la préservation des compétences et de la formation continue ;
- f) d'adapter les règles relatives à la mise à jour opérationnelle et son remplacement partiel par une mise en situation fondée sur une simulation de trafic ;
- g) d'en revenir aux formations simulées pour le personnel qui n'a pas la possibilité de suivre sa formation dans des conditions de trafic suffisant, et de prolonger la durée minimale d'expérience requise pour la formation opérationnelle afin de garantir une mise en situation réelle suffisante ;
- h) d'élaborer des formations en ligne et d'évoluer vers des plateformes d'apprentissage numériques modernes accessibles à distance, en plus des formations en présentiel.

5. **CONCLUSION**

5.1 Durant les phases initiales de la pandémie, les ANSP des pays du CCG ont activement suivi et anticipé l'évolution de la situation et modifié considérablement divers aspects des procédures et processus en lien avec la prestation de services, à un moment où il était nécessaire d'agir rapidement et efficacement. Certains ANSP étant constitués de plusieurs départements, il a fallu amener les unités opérationnelles et les organismes de réglementation à coopérer dans les plus brefs délais, afin de pouvoir intervenir de manière sûre, efficace et conforme aux règlements appropriés.

5.2 Il serait utile d'établir des plans d'exception en plusieurs étapes, qui prennent en compte tous ces aspects, afin de pouvoir faire face à de futurs événements anormaux et passer sans heurts à un régime d'interventions d'urgence.

5.3 Une collaboration étroite et continue avec les organismes de réglementation est essentielle et constitue un facteur important pour parvenir à atténuer rapidement les risques qui ont été recensés.

— FIN —