



Le 5 février 2010

Communiqué sur les responsabilités imposées au contrôleur

CHAINE DE RESPONSABILITÉS : les contrôleurs jouent les fusibles

Afin de pallier le manque de clarté dans l'interprétation de la réglementation, des fiches décrivant les actions que doit entreprendre le contrôleur en fonction de certaines situations ont été rédigées et seront annexées au Manex. L'intention est bonne. Mais le contenu de ses fiches est une interprétation abusive de la réglementation et impose au contrôleur des actions dont il n'a pas les moyens techniques et réglementaires... Elles seraient pourtant opposables au contrôleur devant un juge, si jamais un incident pouvait être relié à un écart par rapport à la fiche ! Il serait surprenant que de telles fiches passent la barrière du surveillant tant les écarts avec la réglementation sont importantes, à moins d'un défaut d'expertise navigation aérienne à la DSAC.

Lectures abusives

Extraites de MSQS/ACR - Référentiel ATS du contrôleur - §B. Services rendus B.2.2 Compatibilité IFR et VFR en espace de classe D

Abus n°1 : compatibilité IFR/VFR en classe D

« Les services du contrôle ayant pour objet d'empêcher les collisions entre aéronefs, le contrôleur ne délivre pas d'instruction ayant pour conséquence de créer un conflit entre vols IFR et VFR (en se limitant ensuite à délivrer des informations de trafic) alors que des moyens réglementaires pouvant éviter de créer ce conflit existent par ailleurs. »

La portée de cette interprétation implique le contrôleur dans toutes les natures de conflits en le plaçant comme systématiquement responsable de la séparation entre aéronefs. Dès que nous avons un aéronef contrôlé (IFR, VFR, militaire) celui-ci ne doit donc jamais être laissé en conflit. C'est-à-dire qu'il nous est demandé d'appliquer les services de la classe B en classe D ou E. L'objectif de cette interprétation est certes d'améliorer les risques liés à la **compatibilité IFR/VFR en classe D**, mais au lieu de saisir le régulateur pour une reclassification de l'espace en C, la DSNA (sous la surveillance de la DSAC ?) préfère **reporter le poids de la difficulté de cette compatibilité sur les contrôleurs**.

Une organisation fonctionnelle claire

La chaîne de responsabilité dans notre activité est composée de plusieurs maillons.

Le régulateur, la DTA (Direction du Transport Aérien), édicte des textes réglementaires, en classant les espaces aériens et en décrivant les services qui y sont rendus. Le prestataire, la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne), fournit les services tels que décrits par le régulateur. Le surveillant, la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile) s'assure que le prestataire rend correctement les services en accord avec les textes du régulateur.

Au sein de la DSNA, le contrôleur est le vecteur direct, responsable en dernier recours de la fourniture des services exigés dans un espace par le régulateur.

Abus n°2 : La suggestion de manœuvre d'évitement

« Dans le cas où les pilotes ne demandent pas au contrôleur de leur fournir une suggestion de manœuvre d'évitement, lorsque le contrôleur estime cependant qu'il se trouve face à une situation d'urgence (exemple : aucun des aéronefs n'a de contact visuel), alors le contrôleur peut, en accord avec la réglementation sur les situations d'urgence, prendre toute initiative qu'il estime nécessaire : **il peut de sa propre initiative délivrer une suggestion de manœuvre d'évitement à l'un ou de préférence, aux deux aéronefs (de façon à assurer la compatibilité des manœuvres d'évitement).** »

La question est : quand sommes-nous dans une situation d'urgence ; quand le contact visuel doit il être établi?

Notre limite est l'emploi de notre outil radar, mais cette donnée n'a pas été prise en compte dans la réflexion. Si la situation d'urgence est estimée avant la norme technique d'espacement radar, les pilotes ont rarement l'occasion de se voir. Alors le contrôleur suggère systématiquement des manœuvres d'évitement, autant dire qu'une nouvelle fois il rend les services de la classe B. Si c'est en dessous de la norme, alors nos moyens ne nous permettent pas de suggérer une manœuvre d'évitement. Celle-ci pourrait aggraver le conflit, car les positions relatives des aéronefs ne sont plus garanties. La seule aide est la fourniture d'informations de trafic approximatives en fonction des éléments dont le contrôleur est sûr.

Des responsabilités pourtant claires

La classification de l'espace aérien impose le degré de responsabilité du prestataire vis-à-vis de la sécurité de ses usagers. Ainsi pour la séparation entre aéronefs, **le degré de responsabilité passe progressivement du pilote en classe G (F), au contrôleur aérien en classe B (A)**. Entre ces 2 classes d'espace, cette responsabilité est partagée en fonction des règles de vol (IFR, VFR) entre le pilote et le contrôleur. Précisément, en classe D, le pilote est responsable de l'anti-abordage pour les conflits entre VFR et IFR/VFR, la mission du contrôleur aérien dans ces cas est d'aider le pilote par la fourniture réglementaire d'information de

trafic. En classe C, c'est au contrôleur qu'incombe la séparation entre IFR et IFR/VFR.

Chaque classe répond à un partage de responsabilité clair entre ses 2 acteurs de sécurité, au régulateur de déterminer la bonne classe d'espace à attribuer en fonction de la nature du trafic, au prestataire d'y rendre strictement les services demandés et au surveillant de dire si ces services sont suffisants et le cas échéant de saisir le régulateur pour un changement de classe d'espace. **Ce n'est en aucun cas au contrôleur d'assumer des responsabilités non prévues par la réglementation.**

L'UNSA-ICNA exige le retrait de ces fiches ATS ainsi que des consignes y faisant référence. Il souhaite apporter son expertise aux futures réflexions permettant au contrôleur d'avoir des textes clairs sur l'exercice de ses missions.

L'UNSA-ICNA demande à la DSNA et à son surveillant une étude des espaces où la compatibilité IFR/VFR n'est pas satisfaisante sur le plan de la sécurité et de transmettre les conclusions au régulateur afin, éventuellement, de reclasser ces espaces.

Notre site : www.icna.fr
Votre contact : unsa@icna.fr