



INFO AVIATION

SPECIAL EUROPE

n° 125 / Février 2013

Licence ATCO Easa, Fabec et SES2 +



La DGAC, désormais ancrée dans le FABEC, prépare un protocole sur fond de baisse d'effectifs et de restructurations lourdes dans les services de la C.A. ou les services techniques. Dans le même temps, et ce n'est pas un hasard, la Commission Européenne nous concocte une nouvelle directive qui sera particulièrement déstructurante pour la DGAC.

Toutes les notions de référence aux principes de marché (i.e. à la concurrence) que les organisations syndicales d'ETF, dont FO, avaient réussi à éliminer du paquet

SES1, reviennent en force dans ce nouveau projet.

Enfin, pour enfoncer le clou, l'EASA, boostée par la CE, édite dans tous les domaines des règlements tirés vers le bas et surtout adaptés aux objectifs des principes du marché justement.

La licence ATCO actuellement en cours d'étude pourrait prendre le même chemin...

Règlement EASA Licence ATCO

La nouvelle réglementation EASA pour la Licence ATCO pose problèmes sur plusieurs points :

Mise en doute des compétences/ inaptitude provisoire:

ETF va demander la modification de la notion "d'incapacité provisoire" pour éviter que la notion de mise en doute des compétences, trop vague, ne soit employée à tort et à travers par l'employeur. Cet article est actuellement en (vive) discussion. En effet, le texte actuel d'EASA prévoit que : *"Le prestataire de service de la navigation aérienne pourra attester de l'incapacité temporaire du contrôleur aérien si son/sa compétence est mise en doute."*

Age et niveau de recrutement :

ETF demande que les candidats soient recrutés au moins au niveau Bac (la CE préférerait ne pas mettre de niveau minimum pour tirer la fonction contrôle vers le bas sur l'échelle des métiers et donc des salaires..), et par ailleurs, dès l'âge légal de majorité (EASA veut 21 ans, ce qui est handicapant par exemple pour les TSEEAC contrôleurs pouvant être recrutés à la sortie de la terminale dès 18 ans.).

Formation à l'anglais :

Dans le nouveau texte, la formation est fortement recommandée, mais l'ANSP n'a pas d'obligation dans ce domaine. Il pourrait se contenter, comme pour les pilotes, de demander à l'ATCO une mention valide au niveau 4, évaluée par un test formel interne ou un organisme extérieur. A lui de se débrouiller. C'est l'opposé du PIFA. FO est en faveur d'un accompagnement de formation pris en charge par l'ANSP.

Evaluation de la Langue anglaise :

L'EASA prévoit que "la démonstration de la maîtrise de la langue doit se faire par une méthode d'évaluation établie par l'autorité compétente". Pour ETF, compte tenu du manque de savoir faire en la matière des autorités de surveillance (ex : DSAC), il convient de demander une méthode d'évaluation proposée par les ANSP et approuvée par l'autorité compétente.

Les AMC (Acceptable Means of Compliance) stipulent que l'évaluateur ne peut être le formateur. Cela ne doit pas remettre en cause le système du PIFA et une adaptation est possible dans ce cadre ... La DSAC doit défendre le dispositif du PIFA et FO y veillera...

Tours de contrôle à distance (Remote Control Towers) et qualifications/mentions associées :



Depuis plusieurs années, FO a relaté la gestation puis les essais de ce concept créé dans le cadre de SESAR. Il entre dans sa phase opérationnelle. L'EASA va le prendre en compte même si, de son propre aveu, "il est difficile d'en connaître tous les contours aujourd'hui", pour préparer les qualifications et les mentions associées. Pour mémoire, une Remote control TWR rendra les services AFIS et ceux de contrôle (confirmé par EASA) de plusieurs Aéroports à partir de caméras Vidéo installées sur plusieurs terrains avec déports sur larges écrans vidéo dans une cage qui ressemble à un simulateur. La première zone concernée sera l'Europe du Nord (Suède, etc.).

Sur un plan social, il est clair que ces Remote control Twr seront destructrices d'emplois.

La fusée est désormais lancée sans aucune précision sur la nature des qualifications et des mentions associées. **FO, est opposé au concept de « service du contrôle rendu à distance ».**

Pour FO, il est impossible de gérer un trafic d'aéroport à distance et en cas de problème, trop de paramètres indépendants de l'action du contrôleur peuvent le mettre en réelle difficulté et lui faire porter seul l'entière responsabilité d'un incident. Pour les mêmes raisons, dans l'état actuel du concept, nous ne soutenons pas le multi-rating.

Nouveau Règlement SES 2+

La réunion du SES social expert group du 1er février, au sein duquel siège ETF avait pour objet d'échanger des opinions et d'émettre des avis auprès du Comité Ciel unique (SSC, réunissant les DG des DGAC européennes) sur les projets de textes en cours.

La Commission voudrait finaliser la proposition de Règlement en Juin 2013 et son discours devient de plus en plus dogmatique : "l'efficacité des services de la navigation aérienne est liée à la concurrence" (refrain connu !). Les questions concernant les services dits "auxiliaires" (Météo, information aéronautique, CNS), les plans de performances, les FAB, le partage des champs de compétences avec l'EASA seront examinées par le SES social expert group de mai avant le Comité Ciel unique des 11 et 12 Juin 2013.

ETF, depuis la conférence de Limassol sur le SES2+, avait un avis très négatif sur les propositions de la CE, sur les futurs plans de performances et a rappelé sa forte opposition à ces projets.

FO a rappelé à la C.E. "le combat très déterminé mené par ETF et les syndicats français contre la 1ère version du SES en 2000, l'application des principes de marché aux services de la Navigation aérienne et la fusion des services. La CE doit savoir qu'en les réintroduisant, elle prend la responsabilité d'un nouveau conflit social de grande ampleur".

Les représentants des associations professionnelles ne sont pas non plus favorables à ce texte. Celle des ATSEP (IFATSEA) a fait connaître "son opposition contre le découpage des services "auxiliaires". CANSO (association des fournisseurs de services ANSP), partie prenante du SES Experts group, a exprimé "son soutien à certaines parties du projet mais pas à toutes", façon élégante de dire qu'il faudrait que la CE revoie sa copie.

Les syndicats d'ETF préparent une communication sur le SES2+ qui sera validée au prochain comité ATM fin février et sera le point de départ d'une campagne de réaction à ce projet de règlement.

Implémentation de SESAR

Un projet de Règlement sera examiné par le SSC en Mars 2013. Viendra ensuite une phase de consultation pour une décision prévue à la fin de l'année. Le SES expert group va rédiger une déclaration sur ce texte à l'attention du SSC.

La Commission Européenne veut aller vite sur tous ces sujets pour finaliser et faire voter la directive SES2+ avant les prochaines élections au Parlement Européen et le prochain changement de Commissaires en 2014.

Les syndicats de l'ETF ne l'entendent pas ainsi et mobiliseront toutes les ressources et les relais nécessaires pour éviter la casse programmée des services de la navigation aérienne. FO participera activement aux prochaines réunions d'ETF à Bruxelles sur ces dossiers.

Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ?

REJOIGNEZ FO ! www.fodgac.fr/fr/adhesion/

Des renseignements ? Contactez vos délégués aux questions européennes :

Michel Lenoir, Laurent Notebaert, Guilhem Magoutier (Amelia)

