



L'EASA et "l'incapacité provisoire" des contrôleurs...

La CE a saisi l'EASA pour transformer les Directives européennes, déclinées en droit national par chaque pays, en Règlements, directement applicables par les Etats.

L'EASA est devenu le bras armé de la CE qui s'affranchit ainsi du circuit Parlement Européen/Conseil/ parlements nationaux.

L'EASA élabore des textes d'exécution (Implementing Rules/ IR) à la CE et produit en interne des AMC (acceptable means of compliance / moyens de conformité acceptables) et des GM (guidance materials / documents guides) pour pouvoir appliquer ces textes.

Dans le champ de la gestion du trafic aérien, l'EASA travaille sur plusieurs projets

réglementaires au sein de trois groupes : ATM 001 (textes applicables aux prestataires de services de la N.A.), ATM 003 (licence ATCO), ATM 004 (textes applicables aux autorités de surveillances).

Il est important pour les personnels et leur avenir de pouvoir être proactifs en amont dans les groupes de travail traitant les textes en gestation. Aussi, la section aviation civile d'ETF (fédération européenne des syndicats des transports, FO Membre) a pris la décision d'avoir une stratégie offensive de lobbying et de participation à ces groupes de travail et de siéger dans les instances consultatives.

L'ETF entend ainsi remettre l'humain et le social au centre d'une machine à produire des textes réglementaires.

La licence ATCO (EASA/ATM 003)

La CE a demandé à l'EASA de travailler rapidement (procédure "Fast Track" !) sur le Règlement 805/2011 du 10/08/2011 pour remplacer la directive licence ATCO.

Focus sur la question de "l'incapacité provisoire" des contrôleurs ...

Le groupe ATM 003 de l'EASA traite la Licence ATCO. L'IR Licence ATCO est un document de 85 pages. La dernière version vient d'être discutée cette semaine à Cologne. Plusieurs points restent problématiques, notamment la question de la responsabilité médicale et de l'incapacité provisoire. Voici le texte actuel, non finalisé, concernant l'incapacité provisoire:

ATCO.A.015. Exercer les privilèges d'une licence

1. L'exercice des privilèges accordés par une licence doit être tributaire de la validité des qualifications, mentions et du certificat médical.
2. Une incapacité provisoire à exercer les privilèges d'une licence doit être fondée sur les cas suivants : (a) avoir montré un comportement inhabituel ou inapproprié ou un éventuel abus de substances psychoactives ; (b) avoir été impliqué dans un accident de la sécurité qui a conduit au retrait de la position de travail ; (c) après avoir exprimé personnellement un doute sur la capacité à exercer les privilèges de la licence d'une manière sûre.
3. Dans le cas de l'incapacité provisoire à exercer les privilèges de la licence, les procédures décrites dans le schéma de compétence d'unité doivent être suivies.
4. Si l'incapacité provisoire est fondée sur (2 a) le titulaire de la licence doit être examiné par un médecin aéronautique.
5. La durée de l'incapacité provisoire ne doit pas dépasser 90 jours.
6. L'incapacité provisoire sera sans préjudice pour la personne pendant sa durée.



Le texte déroule ensuite des GM (documents guides) avec des exemples de procédures en cas d'incapacité provisoire (comportement inapproprié ou abus de substance possible, événements liés à la sécurité, déclaration personnelle), précisant les conditions de retrait des fonctions opérationnelles et affectation sur des tâches non-opérationnelles.

Il est également précisé que *"la personne devrait continuer à bénéficier des mêmes conditions sociales comme avant la déclaration d'IP, à savoir que le salaire ne devrait pas être affecté, la période d'IP ne devrait pas être prise sur les congés de la personne, les autres conditions restant les mêmes"*. Cette partie ATCO A 015 n'est pas définitive. Elle doit encore être l'objet d'examens approfondis par le service juridique de l'EASA. Ce dernier se pose des questions sur l'existence d'une base juridique de ces dispositions, et verrait d'un bon œil la réduction du délai de 90 jours et l'obligation légale d'une évaluation formelle pour pouvoir reprendre le micro.

Maitrise de la langue Anglaise et mention linguistique

La validité de la mention est de 3 ans pour le niveau 4, six ans pour le niveau 5, et, changement... 9 ans pour le niveau 6. La grande question pour les personnels français réside dans le sort du PIFA. Il n'est pas enterré loin s'en faut mais un certain nombre de points devront être revus à la lumière de ce que disent les textes :

ATCO.B.040: Évaluation de la maîtrise de la langue

La démonstration de maîtrise de la langue doit être faite par une méthode d'évaluation établie par l'autorité compétente, qui doit contenir :

- (A) le processus par lequel une évaluation est réalisée ;*
- (B) les exigences pour les organismes qui effectuent des évaluations ;*
- (C) la qualification des évaluateurs ;*
- (D) la procédure d'appel.*

Le groupe de travail sur l'ATM003 a proposé une méthode d'évaluation "large" établie par l'organisme d'évaluation et approuvée par l'autorité compétente (DSAC en France).

L'AMC3 stipule : *"Il est essentiel que les personnes responsables de l'évaluation de la maîtrise de la langue soient convenablement formées et qualifiées. Elles doivent être des spécialistes de l'aviation soit (par exemple d'anciens contrôleurs aériens ou des ATCO en activité), ou des spécialistes des langues avec une formation complémentaire liée à l'aviation.*

L'approche privilégiée pour l'évaluation serait de former une équipe composée d'un expert opérationnel et d'un spécialiste de la langue."
"Les évaluateurs de compétence linguistique devraient subir régulièrement des cours de formation .../... Ils ne doivent pas évaluer les candidats à qui ils ont donné des cours de langue depuis leur évaluation précédente".

L'AMC4 précise les critères d'acceptabilité des organismes d'évaluation de compétence linguistique

"Un organisme d'évaluation de la langue devrait fournir des informations claires sur son organisation et ses relations avec d'autres organisations.../... Si un organisme d'évaluation de la langue est également un organisme de formation, il devrait y avoir une séparation claire et

documentée entre les deux activités.../... L'organisme d'évaluation linguistique doit employer un nombre suffisant d'interlocuteurs qualifiés et des évaluateurs pour faire passer les tests requis".

Au vu de ces textes, il paraît possible de poursuivre un processus de maintien et d'évaluation des compétences de type PIFA sous réserve d'aménagements des dispositifs actuels, et que l'ensemble soit approuvé par la DSAC.

FO est déterminé sur ce point, et contribuera à l'élaboration de nouveaux textes et à leur promotion auprès de la DSAC pour que les contrôleurs TSEEAC et ICNA ne fassent pas les frais de la nouvelle réglementation.

Dernière minute : Après la directive SES2, bientôt sur vos écrans ... la SES 3

Le SES 2 n'est pas encore finalisé que la CE prépare déjà un nouveau paquet législatif SES3 (ou SES2+ au choix) approfondissant et élargissant les sujets abordés dans le SES2.

Info Aviation reviendra sur ce sujet quand nous aurons plus de détails...

Vous pourrez retrouver les documents évoqués ici sur notre site www.fodgac.fr, rubrique Europe / EASA. Contacts : Michel Lenoir (BN)

