



INFO AVIATION

N° 120 / Mars-Avril 2012



SPECIAL INFOS EUROPE / FABEC

Tour d'horizon des dossiers européens

Les syndicats du comité ATM-ETF (FO membre fondateur) se sont retrouvés les 28 et 29 février dernier au sein du comité ATM d'ETF pour échanger sur les dossiers en cours.

Plans de performances FAB (directive SES2)

La Commission Européenne pousse les feux sur ce dossier. ETF a décidé de poursuivre le travail en amont. Nous allons continuer à :

- poursuivre nos interventions sur la période de référence actuelle (RP1),

- demander à freiner la réduction des coûts.

Par exemple, le Portugal avait déjà été obligé de réduire son budget ATM de 55% à 70%.

Le taux unitaire a été déjà réduit de 20%.

Demander davantage d'efforts à ces pays n'est pas supportable.

La Performance Review Body (CE/Eurocontrol) devrait sortir produire un texte en juin. Ce document réglementaire, établi à la demande de la Commission, contiendra l'avis de la PRB sur l'amélioration des performances pour la prochaine période (RP2: 2015-2018 ou 2020).

La Commission Européenne a mis un questionnaire en ligne qui sera ouvert au public pour commentaires jusqu'au 1er Juin 2012 (consultable sur :

http://ec.europa.eu/transport/consultations/index_en.htm).

La période RP1 (2012-2014) aborde principalement la partie en route de la fourniture d'ANS et se concentre sur la fixation des objectifs de capacité en route, d'environnement et sur le coût économique.

Ces nouveaux objectifs seront plus affinés et plus contraignants.

Les personnels devront faire face à de nouveaux challenges.

La révision du système de performance dans la 2eme période RP2 vise à :

- l'amélioration et le renforcement du système de performance,

- la mise en place d'Indicateurs et d'objectifs de sécurité (approche quantitative),

- l'extension du règlement des performances aux réseaux porte à porte (Approches et espaces inférieurs),

- l'extension de la 2eme période de référence (RP2) à 3 ou 5 ans. ETF est plus favorable à 3 ans.

Le comité ATM-ETF va examiner cette évolution, et préparer les amendements nécessaires.

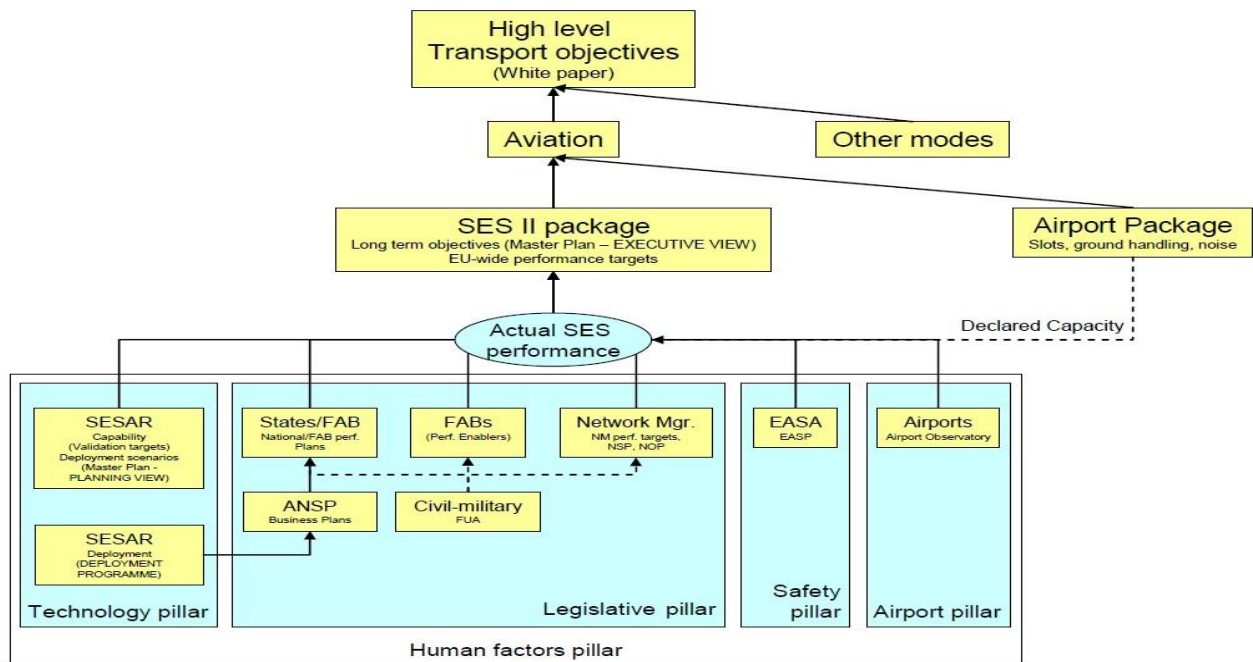
La CE et les compagnies entendent exercer plus de pression pour que la RP2 soit plus "ambitieuse".

Ces points seront traités lors d'une réunion Fabec en mai 2012.

Les personnels durant cette période RP2 seront concernés par l'extension de la directive à l'espace aérien inférieur et les indicateurs de sécurité.

ETF va demander toutes les informations actualisées à la CE et fera connaître ensuite ses revendications sur ces points.





Actualité dans les FAB européens

Fabec

La situation est connue des personnels. A noter que l'Allemagne (Etat + DFS) continue de pousser pour une privatisation des services de contrôle. La DSNA, autiste, sourde aux remarques des organisations syndicales, lui emboîte le pas avec la volonté de fermer des Approches et des terrains contrôlés sans étude économique ou opérationnelle sérieuse.

UK/ Irlande

Le RU n'a pas encore décidé s'il poursuivait la privatisation en vendant ses actions du NATS. La mise en place des FUA (espaces flexibles) est repoussée après les JO de Londres.

NUAC (Suède / Danemark)

La mise en place des FUA démarre. Les personnels de LFA (Suede) et Danemark vont intégrer le NUAC au plan opérationnel. Ils dénoncent différents types de contrats et de conditions de travail et de salaires, pour un même travail. Il y a une probabilité de réduction des effectifs en juillet.

Portugal/Espagne

Le Portugal a une nouvelle direction ANSP. Ils veulent avoir une position plus ferme sur le FAB vis-à-vis de l'Espagne.

Au plan opérationnel, le FAB ne sera pas prêt pour décembre 2012. En Espagne, le NATS poursuit son implication dans la société Ferro-NATS qui gère dorénavant des tours de contrôle et forme de nouvelles recrues à de nouvelles conditions (au détriment des personnels).

FABCE

Les représentants syndicaux ont signalé au comité des initiatives de formation par la Hongrie et l'Autriche une bonne santé financière de l'ANSP Autrichien. La Hongrie recrute des ATCO avec une prime de motivation de 16% du salaire basée sur les performances individuelles... Signature d'une charte sur la mobilité des ATCO entre partenaires sociaux établie sur les bases ETF (volontariat).

BlueMed

Le FAB va démarrer en décembre 2012. Les organisations syndicales vont demander une réunion d'étape en mai. La situation économique de la Grèce provoque des délais, et des problèmes pour atteindre les objectifs de performance. Les syndicats Italiens annoncent une négociation sur un accord social en Italie pour les trois prochaines années.



EASA

En raison de la montée en puissance et de la prise en main des dossiers ATM par l'agence, ETF va renforcer sa présence dans les instances institutionnelles et les GT de l'EASA, notamment :

- ATM 001: l'objet est la rédaction de la Réglementation des ANSP et les relations ANS-NSA. Le nouveau règlement concerne notamment la compétence des personnels et en particulier des ATCO.
- ATM003 : licence ATCO et exigence médicales.

AFIS

Les personnels AFIS demandent une reconnaissance de leur métier par une licence de "type contrôle". ETF va préparer un dossier pour l'EASA.

SESAR

La participation des représentants des personnels est prolongée de deux ans. L'ETF a envoyé 21 délégués dans 52 projets et 36 réunions, dont le GT Position de travail contrôle et contrôle d'aérodrome à distance (Remote Tower).

Les principales nouveautés opérationnelles du 2e paquet concernent :

- la sécurité sur les plateformes aéroportuaires (détection d'autorisations conflictuelles de pénétration de piste, dégagements notamment),
- les opérations après décollage (Synchronisation des décollages et des

Concernant la maîtrise de la langue anglaise **le niveau 6 sera évalué tous les 9 ans, à la demande du NATS.**

A noter également que les représentants ETF travaillent dans le WG 006 Human factors sur :

- la prise de médicament au travail par les ATCO,
- atténuer les effets du stress et de la fatigue,
- les prises de poste et tours de service.

vols au sol à travers les échanges de bases de données i4D, Procédures initiales pour espacement et séquençement, etc...),

- utilisation du FMS sans guidage radar avec contrainte de vitesse et de niveau pour faciliter les descentes continues, trajectoire 4D, AMAN,
- iCWP airport : positions de contrôle intégrant les différents systèmes d'aide au contrôle de manière plus fonctionnelle (HMI améliorée),
- contrôle d'aérodrome à distance de plusieurs aérodromes par système vidéo.

La montée en puissance des modifications des règlements et des nouvelles technologies est réelle et les premiers effets se feront sentir d'ici deux ans.

FO continuera d'œuvrer au niveau national dans le cadre du CT DSNA et au niveau européen sein de l'ETF pour défendre les conditions de travail des personnels et un service public de qualité.

Vous pourrez prendre connaissance des dossiers évoqués dans cette publication sur notre site www.fodgac.fr, rubrique Europe.

Contact : Michel Lenoir (SNNA-FO/ BN)

