

Europe : Application du Règlement "Ciel unique 2" Réunion des syndicats ETF du Joint ATM Working Group à Bruxelles

Avant l'été, les syndicats de l'ETF (FO, membre permanent) se sont retrouvés les 1^{er} et 2 juillet pour faire un point sur l'avancement du SES2.

Auparavant le 30 juin, le comité dialogue social Aviation Civile s'était réuni, sous l'égide de la Commission Européenne. Il comprend des représentants de l'ETF, de l'ATCEUC et des fournisseurs de services de la navigation aérienne (ANSPs, réunis dans l'association CANSO).

Comité de dialogue social C.E.-ETF-ATCEUC-CANSO

Pour l'ensemble des sujets traités, le résultat global est décevant. CANSO, association des fournisseurs de services de la navigation aérienne (ANSPs) très frileux, et visiblement sans avoir préparé ses dossiers, a répondu de manière négative ou dilatoire à toutes les propositions de l'ETF. Les membres de l'ETF ont eu l'impression très nette que, plus on rentre dans le détail de l'implémentation des FAB et du SES2, plus les ANSPs s'arcbutent sur des positions rigides et cherchent à éviter le dialogue social. C'est une attitude qui va devoir être modifiée de leur part, pour pouvoir continuer à travailler ensemble.

SES II

La feuille de route issue de la nouvelle directive SES2, étendue aux nouvelles compétences de l'EASA et à SESAR, a été présentée au Comité Ciel Unique par la CE. Il s'agit de lister les actions à entreprendre rapidement entre 2009 et 2014 et de leur donner un cadre et un calendrier (*voir liste complète et vue générale sur notre site www.snafo.com*).

L'axe central, prédominant, est la recherche de la performance.

Par rapport au SES1, le SES2 met en place cinq nouvelles fonctions :

- *Création d'une entité "indépendante" PRB (Performance Review Body), chargée d'assister la CE et les NSASs (exemple DSAC) dans la réglementation de la performance.*
- *Approche "réseau" de la gestion du réseau européen dans la perspective d'une amélioration des capacités, des routes, etc.*
- *Création de "Coordonnateurs FAB" pour aider à la mise en place des FABs à un niveau plus politique, que technique.*
- *L'EASA va renforcer la dimension "sécurité" de la gestion des réseaux ATM et au-delà de toute la chaîne de sécurité de l'aviation, à partir des exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol.*
- *Le SESAR JU doit polariser ses efforts sur la recherche/développement pour accélérer l'innovation technologique.*

Le SES2 affectera aussi le rôle des acteurs actuels du ciel unique : *"les autorités nationales de surveillance qui devront étendre leur compétence et devenir de véritables régulateurs de la performance. Un dialogue social plus présent permettra aux personnels*

d'amener leur expertise et garantira leur engagement pour une amélioration de la qualité des services de la navigation aérienne et des métiers. Eurocontrol et la CE doivent établir un nouveau système de coopération pour satisfaire aux règlements du SES, allouant un rôle clair à l'industrie et aux Etats membres. Les Etats membres devraient mieux utiliser le comité Ciel Unique et associer les militaires à toutes les phases du processus de décision".

Aperçu des actions à mettre en place entre 2009 et 2014

La mise en place d'un plan réglementaire de performance est donc la priorité. Une fois le règlement de performance adopté et l'entité d'examen de performance (Performance Review Body) désignée, la préparation d'une première période de référence débutera par la mise en place d'objectifs "larges" (fin 2010).

Le processus pour définir les objectifs et les plans nationaux des FABs prendra place en 2011, ainsi la première période de référence pourra démarrer en 2012.

Redevances : *"parallèlement, le système de recouvrement traditionnel des redevances, sera remplacé par un principe de "coût déterminé" (à l'avance, NDLR). Aussi, pour atteindre leurs objectifs, les Etats membres appliqueront des programmes d'incitations/pénalités financières aux fournisseurs de services de la N.A."*

Programme de performance du SES2 (PRU Eurocontrol)

Ce projet inclut les indicateurs de performances et les performances cibles au plan national/FABs et les incitations financières. Si les objectifs ne sont pas atteints, les FABs encourent des pénalités financières.

La C.E. veut d'abord examiner les performances des CRNA puis, dans un 2^o temps, les approches. Les Etats pourront choisir leur niveau de sécurité (en parallèle du niveau de performance).

L'ETF a demandé et obtenu la participation de 2 représentants des personnels à l'implémentation du projet de performance (période de référence 2012-2014).

Le SNNA/FO présentera ce dossier préoccupant dans un prochain numéro d'INFO AVIATION.

FABs

La date de mise en œuvre limite est 2012. Et la C.E. veille.

"Le SES2 va permettre la création de coordonnateurs FAB à la demande du PE. Ce groupe de coordonnateurs a vocation à aider les FABs au niveau politique".

Concernant la structure des FABs dans le SES2 : les ANSPs pourront choisir : coopération ou intégration. La stratégie d'ETF consiste en l'organisation de forums sociaux pour discuter les sujets sociaux des FABs. Il faut procéder par processus d'information, de consultation et de négociation pour orienter un maximum de FABs vers le Coop-model.

"Les FABs doivent être les pilotes de la performance et du changement de paysage industriel".

La tâche des Etats membres sera de préparer les structures actuelles des gouvernances (la DGAC, pour la France, ndlr), au futur paysage du projet de règlement de la performance dans une perspective régionale pour atteindre les objectifs en accord avec le plan de performance.

Les FABs seront de plus en plus les "véhicules" où le "moteur" SESAR deviendra le cœur du système technologique".

La C.E. attend des résultats rapides et des bénéfices tangibles. Les ANSPs et les personnels sont donc prévenus...

Compétence en Anglais : "Language proficiency"

La directive SES2 va renforcer le rôle et l'importance de l'anglais pour les ATCO. L'ETF demande que les ANSPs s'engagent à ce que les ATCO puissent maintenir le niveau 4 par la formation continue.

EASA :

Conséquences du SES2 : transposition de la directive 2006/23/EC en règlements (IR: Implementing rules). L'EASA accroit notablement son champ d'intervention, notamment dans l'ATM :

- Contrôleurs aériens : l'EASA définira les conditions de conversion et d'acceptation de la licence ATCO existante et du certificat médical.
- Autres personnels : les ANSPs auront la responsabilité de développer des critères pour la formation et la qualification des autres personnels ATM/CNS.

Echéances :

- 2009/mi 2010 : le Rulemaking group va écrire les ébauches de règlements. ETF a demandé à faire partie du groupe.
- 2010-2011 : avis des autorités nationales.
- 2012 : adoption des règlements ATM.
- 2013 : adoption des règlements ADR.

SESAR JU : SESAR est une grosse structure en devenir : 159 ateliers (Working packages) sont mis en œuvre. Début des travaux en septembre-octobre. Réunion 16 et 17 septembre 2009 avec les membres ETF participants.

Intervention de M. Kun De Vos (Commission Européenne/ DG TREN)

Répondant à l'invitation de l'ETF durant les travaux du JATM WG, M. De Vos a apporté quelques précisions et éclairages sur la mise en place du SES2. Selon la C.E, notamment sur le **programme Performance** : *"la C.E. ne sera pas défavorable à ce que les membres de l'ETF interviennent sur les indicateurs de performance"*. Ce sera un réel challenge, car la date de mise en place est 2012. Le circuit sera le suivant : définition des objectifs (community wide targets). Ensuite les états (FABs) interviennent et peuvent les modifier. Enfin la CE les valide (ou pas).

Question "Sécurité", les indicateurs manquent. Or, comment améliorer la performance de la sécurité si on ne sait pas la mesurer ?

On le voit, l'heure n'est pas au repos, et le travail ne va pas manquer pour faire face à ces nouveaux challenges : la mise en place du SES2, des FABs, et le développement de SESAR...

Et ailleurs, en Europe ?... Situation sociale de différents FABs européens :

- **Bluemed** (Sud Europe) : ça avance doucement... les ANSPs ne sont pas très coopératifs question dialogue social !
- **FABEC** (France) : traité entre Etats membres l'an prochain, avantages attendus sur les réseaux de routes rapidement, propositions d'un forum de dialogue social permanent, en attente de réponse.
- **FABCE** (Europe centrale) : dialogue social impossible à obtenir avec les ANSPs.
- **NUAC** (Danemark, Suède) : 2 ACC en Suède et 1 au Danemark, suppression d'un centre à craindre. Les syndicats essaient de mettre en place un forum de dialogue social. Le FAB sera déclaré en octobre.

ROADMAP FOR SES IMPLEMENTATION 2009-2014 - LIST OF ACTIONS (V.19/06/09)

<u>ACTION</u>					
Nb	TITLE	LEGAL BASIS	ACTORS CONCERNED	TARGET DATE	COMMENTS
<u>SES 1</u>					
	Regulation on Aeronautical Data Quality (ADQ)	Art 3 IOP reg	SSC	end 2009	Preparation already going on (mandate to Eurocontrol)
	Regulation on Surveillance Performance and Interoperability (SPI)	Art 3 IOP reg	SSC	early 2010	Preparation already going on (mandate to Eurocontrol)
	Regulation on Air Traffic Flow Management (ATFM)	Art 9 ASP reg	SSC	end 2009	Preparation already going on (mandate to Eurocontrol)
	Compliance review of cost basis and charges	550/2004 and 1794/2006	MS	Cont.	Request for support
	Analysis of Terminal Charges	1794/2006		Cont.	Request for support
	SES / Flexible Use of Airspace annual reports			Cont.	Request for support
	Monitor application of SES 1 legislation		EC, MS	Cont.	Infringement procedure against Greece going on
	Initiate Peer Reviews of NSA	2096/2005 reg	EC, MS	end 2009	Request for support
	Establish a platform of NSAs			on-going	TBC
	Management of Social Dialogue	550/2009	EC	Cont.	Would become an key pillar in the context of SES II
	Development of electronic aeronautical information (& portal) (Legal basis dev	Art 3a ASP Reg	ECTL	2012	For deadline IR and supporting material needed by 2010/2011
	Development of Standardised Rules of the Air (Legal basis developed further	Art 4 ASP reg	ECTL, ICAO, EASA	2010-->	Performed in stages, starting 2009 and finishing 2012
<u>SES 2</u>					
PERFORMANCE SCHEME					
	Update of Charging Regulation	550/2004 and 1794/2006		2010	Request for support
	Adoption of the performance regulation	550/2009	EC	2010	
	Designation of the Performance Review Body	550/2009	EC	2010	

NSAs to organise themselves for the performance scheme	550/2009	MS	2009-2011	
Liaise with EASA for safety dimension	550/2009	EC	Cont.	
Adoption of Community performance targets	550/2009	EC	2010+	
Adoption of national/FAB targets and plans	550/2009	MS/FABs	2011	
Implementation of the first performance cycle	550/2009	EC, MS	2012-14	Continuous assessment with stakeholders

NETWORK MANAGEMENT				*pending results of discussion between EC/ECTL.
---------------------------	--	--	--	--

Development of route design function	Art 6 ASP Reg	EC, ECTL*	2012	For deadline the IR needs to be ready 2010
Development of Frequency assignment & co-ordination function	Art 6 ASP Reg	ECTL (?)	2012	For deadline the IR needs to be ready 2010
Development of transponder code management function	Art 6 ASP Reg	ECTL*	2012	For deadline the IR needs to be ready 2010
Further development of ATFM	Art 6 ASP Reg	ECTL*	As needed	Timetable clarified after passing IR currently in SSC
Further extension of Network Management Function	Art 6 ASP Reg	ECTL*	2013+	Timetable & content clarified by SESAR needs
Designation of the Network Manager	Art 6 ASP Reg	EC, ECTL	2011	

FABS				
-------------	--	--	--	--

Preparation of the implementation of FABS	550/2004	MS	2009-2011	On-going process, bottom-up approach
Full implementation of FABS	550/2004	MS	2012	
Coordination between FABS (FAB Focal Points meetings)	N/A	EC, FABs	Cont.	
Financial support to FABS		EC	Cont.	TEN-T support already granted
Develop IR on information requirements before FAB establishment	550/2004	EC		TBC
Develop guidance material for the establish and modification of FABS	550/2004	EC, FABs	Cont.	through FAB Focal Points Group
Designation of the FAB system coordinator	550/2004	EC	2010	
Facilitation for solving technical and operational issues	N/A	EC		
Review of the 2008 study on FAB performance	N/A	EC	2011	Mid term review of developments.

EASA **	** The EASA rulemaking programme for ATM to be elaborated. Therefore the following are just initial thoughts on possible rulemaking tasks. In general the regulations and essential requirements foresee that rules for which basis already exists (SES etc.) will be made from that basis.			
----------------	---	--	--	--

ANSP certification requirements	EASA BR Art 8b(2)		2013	
Requirements on design, manufacture and maintenance organisations (?)	EASA BR Art 8b(4)		2013	
Possible requirements on equipment certification	EASA BR Art 8b(5)		2013	

Reformulating ATCO licensing directive as implementing rule (incl. Training of	EASA BR Art 8c & Annex Vb	2013	
Other IR's as necessary on authority requirements, organisation requirements, SESAR related issues etc.			? i.e modelling for environment performance targets

ATM MASTER PLAN AND SESAR PROGRAMME

SESAR Programme development phase		SESAR JU	Cont.	
Update of the ATM Master Plan	Reso. 30.03.09	SJU, EC, MS, Stakeholders	2010	Based on WP C
Preparation of deployment (IP1, IP2, IP3)	Reso. 30.03.09	SJU, EC, MS	2009+	with the involvement of stakeholders
Memorandum of Cooperation on R&D with FAA including Cooperation with FAA on SESAR-NextGen interoperability	Reso. 30.03.09	EC, MS	2010	Negotiations to start under SW presidency following Council decision on the negotiation mandate.
SESAR deployment phase	Reso. 30.03.09	EC, SJU	2010	Proposal to Council and EP

AIRPORT CAPACITY

Contribution to the Network Magement definition		Observatory	Cont.	
---	--	-------------	-------	--

GOVERNANCE AND ASSESSMENT OF PROGRESS

Update of the Single Sky Committee ToR to reflect SES legislation			2009	
Roadmap for SES 2 implementation - Communication		EC, Council	2010	
Safety requirements for SES: EASA-Eurocontrol transition path			2009-2012	
Reform of Eurocontrol: contribution to SES 2 (PRB, NM, safety/EASA...)			2009+	Investigate the feasibility of a EU pillar in the Agency
Monitoring of SES implementation progress		SSC, ICB	Cont.	

TREN POLICY - RELATED ACTIONS

SES and SESAR to be reflected in the revised TEN-T Guidelines		EC, Council, EP	2010	Based on Green Paper consultation
FP 7 mid term review		EC	2010	
Financing of ATM modernisation		EC, Council, EP	2010	including EU financial instruments
Facilitation of insertion of Unmanned Aircraft Vehicles (UAV)	N/A	EC, ICB	2010	