

N°7 - 2009



octobre 2009

Extraits

Bulletin

D'informations

www.satac.eu

Bureau National du SATAc
DSAC/Sud-Ouest
BP 70.116
33704 MERIGNAC CEDEX

Spécial CTP EUROPE

DSAC

Bureau National ■ Tél : 05 57 92 84 90 ■ Fax : 05 57 92 84 91
Secrétaire Général ■ Tél : 03 88 59 63 68 ■ Fax : 03 88 59 64 20



Edito ...

A la demande du SATAC UNSA, un CTP DSAC spécial Europe s'est réuni le 1er octobre 2009, et nous remercions la Directrice de ce jeune SCN d'avoir accédé à notre demande. Pour nous, il était important d'évoquer les évolutions Européennes parce que la surveillance, elle aussi, est impactée par l'Europe. Ce CTP a été de qualité, chaque Direction Technique exposant clairement les dernières évolutions et les enjeux (les présentations sont incluses dans ce numéro spécial).

Nous avons été effarés du degré d'ignorance de certaines organisations syndicales des métiers du domaine de la surveillance, mais surtout de la désinvolture avec laquelle les intérêts des personnels de la DSAC sont pris en « considération ».

Au sommaire ...

Coopération et Réglementation

Parmi l'ensemble des instances européennes pouvant intéresser l'aéronautique qui ont été citées, le Comité EASA est le plus important pour la DSAC.

Il englobe les aspects Licences, Opérations, Aéroports/aéroports et ATM.

Les différents textes réglementaires européens ont été cités et, enfin, les grands enjeux ont été exposés :

- Réglementaire (évolution rapide)
- Qualité de la surveillance et reconnaissance en Europe
- Conservation d'une compétence navigabilité en Europe pour le compte de l'EASA
- Coopération entre Autorités Nationales de Surveillance

Le SATAC UNSA a été très heureux de constater que ce qu'il explique depuis longtemps a été enfin pris en compte : Formalisation et harmonisation des formations en Europe est un thème qui nous tient à cœur.

Pour le SATAC UNSA, l'Europe passera par l'harmonisation des méthodes de travail et la formalisation de la formation milite pour la mise en place d'une licence d'inspecteur de surveillance (dont le SATAC UNSA demande la mise en place pour l'ensemble des domaines (aéroports, navigation aérienne, opérations aériennes, travail aérien, aviation générale, sûreté, environnement)).

En effet, quoi de mieux aujourd'hui, en

Europe, qu'une licence si l'on veut formaliser la formation initiale, continue et le maintien des compétences ?

Même s'il faut marquer une étape en créant une licence spécifique à la France, il est urgent de la créer, comme il est urgent de s'organiser pour susciter les candidatures d'inspecteurs de surveillance de la DSAC aux postes d'auditeurs européens.

Enfin, il faut s'organiser pour faire du lobbying ... nous aussi.

En effet, plutôt que pousser des cris d'orfraie comme le fait la CGT, il faut que la DGAC utilise les mêmes outils que les autres ... et le lobbying en fait, évidemment, partie !!

Navigabilité & opérations aériennes

Ce domaine a beaucoup évolué ces derniers temps, mais il reste beaucoup de problèmes en suspens : Les aéro-clubs sont, aujourd'hui, exclus du périmètre de l'EU-OPS, mais il n'est pas impossible que cela change, de même que le travail aérien ou les baptêmes de l'air pourraient être régis par de nouveaux textes plus contraignants.

Mais, la RGPP (approche purement comptable des effectifs) pourrait empêcher la prise en compte de ces nouvelles tâches.

Le SATAC UNSA a rappelé sa position : Il est urgent d'expliquer à l'Europe que les tâches supplémentaires ne pourront être réalisées que s'il y a les effectifs en place. Il faut donc également que la DGAFP envisage de mettre la RGPP entre parenthèses pour la DGAC, en particulier pour les TSEAC.

Aéroports et Navigation Aérienne

Là aussi, il a beaucoup été question d'harmonisation des méthodes de travail.

Il a également été annoncé que l'EASA reprendrait la surveillance continue de EGNOS en 2013 ou 2014. Il est crucial et urgent de s'organiser, là aussi, pour mettre en valeur le « savoir-faire » Français.

Sûreté

La réglementation en matière de sûreté n'est pas élaborée par l'EASA.

La question d'actualité est la reconnaissance mutuelle des approbations, mais surtout la certification des personnels.

Le SATAC UNSA a été le seul à défendre l'utilisation de la Loi du grand-père pour reconnaître que l'ensemble des personnels en place sont compétents.

Comment pourrait-il en être autrement ?

La DGAC aurait perdu la recette pour utiliser ce qu'elle a maintes fois utilisé pour l'ensemble des fonctions du prestataire de services Navigation Aérienne ?

Personnels Navigants

C'est le domaine qui comporte le plus de flou et d'interrogations. Une licence de pilote de loisir serait en cours de création, licence non-DACI alors que la France s'est appliquée depuis plusieurs années à « gommer » ses différences avec les annexes DACI.

Les examens aéronautiques sont à mettre en place, ainsi que la gestion des licences.

Là encore ... avec quels personnels ?

Ecouter

Défendre

Informers

Coopération et Réglementation

Le SATAAC UNSA se réjouit d'être enfin entendu, formalisation et harmonisation des formations en Europe étant un thème qui lui tient à cœur.

Pour le SATAAC UNSA, l'Europe passera par l'harmonisation des méthodes de travail et la formalisation de la formation milite pour la mise en place d'une licence d'inspecteur de surveillance.



Sur ce point, comme vous le savez, le SATAAC UNSA demande la mise en place d'une **licence d'inspecteur de surveillance pour l'ensemble des domaines** : **aéroports, navigation aérienne, opérations aériennes, travail aérien, aviation générale, sûreté, environnement.**

Sur ce dernier, le SATAAC UNSA n'est, en effet, pas d'accord pour laisser l'ensemble du domaine à l'ACNUSA et milite pour la reconnaissance d'un aspect surveillance de l'environnement conservé au sein de la DGAC (DSAC).

Quoi de mieux aujourd'hui, en Europe, qu'une licence si l'on veut formaliser la formation initiale, continue et le maintien des compétences ?

Le document «**Défragmenter la surveillance en Europe**» que nous avons édité en janvier 2009 reste d'actualité et vous pouvez le télécharger sur notre site (www.satac.eu (en haut à gauche sur la page d'accueil)).

Pour le SATAAC UNSA, il est urgent :

- de créer une licence européenne d'inspecteur de surveillance (même s'il faut marquer une étape en créant une licence spécifique à la France)
- de s'organiser pour inciter les inspecteurs de surveillance à devenir auditeurs européens
- de faire du lobbying auprès de la Commission Européenne et de l'EASA pour faire valoir la technicité française.

La DSAC doit absolument se décomplexer et promouvoir l'expertise et le savoir-faire Français, même si certains, comme la CGT, font mine de découvrir que l'Europe avance à coups de lobbying (***s'ils le découvrent réellement, ils sont vraiment naïfs !***).

Nous ne pouvons que déplorer d'être les seuls à défendre ce SCN, comme si l'ensemble des OS ne s'intéressaient qu'à la DSNA.



Le plus grave, ce sont les affirmations à l'emporte-pièce comme celle de la CGT qui répète à qui veut l'entendre que les personnels de la DSAC sont d'accord pour que leurs tâches soient transférées

à l'EASA !!!

Est-ce par ignorance ou malveillance ?

Que ce soit l'une ou l'autre, c'est, du point de vue du SATAAC UNSA, aussi grave ... sans parler du silence complice ou idiot des autres syndicats ... dont le SNICAC qui est pourtant censé représenter le corps des IEEAC ... très majoritairement dans la DSAC.

Navigabilité Opérations Aériennes

Ces domaines ont beaucoup évolué et sont réellement passés à la vitesse Européenne.

De nouvelles licences ont fait leur apparition (mécaniciens sols par exemple).

Il reste beaucoup de problèmes en suspens et de questions encore « à l'étude ».

Le problème réside principalement dans le mode de fonctionnement de l'EASA ... qui pense avoir la science infuse et qui édite des textes réglementaires sans se demander s'ils sont applicables.

L'EASA n'est même pas capable, dans de nombreux cas, de répondre à des questions d'interprétation de ce qu'elle a elle-même écrit !!!

Ainsi, beaucoup d'interrogations subsistent sur de nombreux sujets, mais nous voyons bien que la surveillance s'étend et se renforce :

- Les aéro-clubs sont, aujourd'hui, exclus du périmètre de l'EU-OPS, mais il n'est pas impossible que cela change
- Le travail aérien pourrait, lui aussi, être réglementé par des textes plus contraignants
- Les baptêmes de l'air pourraient être mieux encadrés ... donc surveillés
- Le transport en montgolfière lui-même pourrait nécessiter, sous peu, la détention d'un Certificat de Transporteur Aérien ...

Le problème est, et le SATAc UNSA est le seul à en parler à chaque fois, qu'il va être rapidement impossible de faire plus avec moins de gens.

En effet, la DSAC n'est pas encore stabilisée en effectifs (SCN créé depuis moins d'un an) qu'il faudrait qu'elle paie son tribut à la RGPP ?

C'est tout simplement impossible et si la sécurité est un mot qui trouve encore un sens auprès des « décideurs », un changement de cap doit être opéré d'urgence.

Pour le SATAc UNSA, et nous l'avons à nouveau répété, il est urgent :

- d'expliquer à l'Europe que les tâches supplémentaires ne pourront être réalisées que s'il y a les effectifs en place



- D'intégrer un facteur « ressources humaines » dans les projets d'évolutions réglementaires.
- D'obtenir une « clause de sauvegarde » auprès de la Fonction Publique permettant de s'affranchir de la RGPP en cas d'ajouts de tâches supplémentaires, qu'ils soient voulus par la France ou imposés par l'Europe.

Aéroport Navigation Aérienne

Dans ces domaines, il a également été beaucoup question d'harmonisation des méthodes de travail.

Pour le SATAAC UNSA, c'est par la surveillance du prestataire de services de navigation aérienne que l'Europe de la surveillance peut être construite.

En effet, les contacts noués avec nos partenaires Européens avec lesquels de nombreuses rencontres ont lieu autour de la construction du FABEC doivent servir à évoquer la surveillance globale (donc Européenne) de ce prestataire européen.

C'est en ce sens que le SATAAC UNSA était intervenu en marge du sommet Européen (sous Présidence Française) de Bordeaux en novembre 2008.

Extraits du discours de clôture prononcé par Dominique Bussereau – Secrétaire d'Etat chargé des transports

« L'objectif de la France, durant ses six mois de présidence de l'Union, est de faire avancer la construction du Ciel unique européen, qui repose sur... l'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).
...Bien évidemment, cette intégration au niveau des prestataires de service (de la navigation aérienne) est susceptible d'appeler d'autres mouvements ou initiatives. Ce sera notamment le cas pour l'organisation de la surveillance des opérateurs. Les autorités nationales de surveillance vont devoir ainsi examiner la façon dont elles accompagneront l'intégration de la prestation de service. »

Extrait du discours prononcé le 18 novembre 2008 par P. Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile lors du Sommet Européen de l'Aviation Civile de Bordeaux

« La Navigation Aérienne ne travaille pas toute seule : Il y a deux types de prestataires avec lesquels nous travaillons tout le temps ; tout d'abord la météo... et d'autres organismes qui sont très importants dans cette affaire, ce sont les Autorités de surveillance.

Nous sommes aujourd'hui organisés avec une Autorité de surveillance dans chaque Etat, travaillant, aujourd'hui ou demain, selon les réglementations mises au point par l'EASA : il y a de bonnes raisons, dans un système où l'Europe n'est pas encore une structure politique totalement intégrée où la souveraineté de chaque Etat est quelque chose qui existe encore, Il y a donc de bonnes raisons à avoir des Autorités de surveillance séparées, mais « séparées » ne veut pas dire « s'ignorant » et les Autorités de surveillance, elles aussi, doivent réfléchir à ce que c'est que d'avoir à surveiller ensemble des organismes qui travaillent comme s'ils étaient un seul organisme et cela veut dire qu'il y a aussi une forme d'intégration progressive à avoir sur nos Autorités de surveillance. »

Il a été annoncé que l'EASA reprendrait la surveillance continue de EGNOS en 2013 ou 2014. On peut néanmoins s'interroger sur ce transfert.

Pour le SATAAC UNSA, il est crucial et urgent de s'organiser, là aussi, pour mettre en valeur le « savoir-faire » Français.

La DSAC doit prendre toute sa place en Europe.

Sûreté

La sûreté constitue une exception par rapport aux autres domaines : La réglementation en matière de sûreté n'est pas élaborée par l'EASA.

La question d'actualité est la reconnaissance mutuelle des approbations, mais surtout **la certification des personnels**.

En effet, les personnels doivent être obligatoirement qualifiés pour être inspecteurs de sûreté.

La DSAC se pose la question d'un dispositif transitoire pour la qualification des personnes en place.

Pour le SATAc UNSA, la solution est évidente : **La Loi du grand-père**.

S'il faut reconnaître officiellement que l'ensemble des personnels en place sont compétents, il ne peut en être autrement.

A chaque changement imposé par l'Europe en terme de qualification ou d'autorisation d'exercice, la DGAC a utilisé cette disposition pour la DSNA.

Et, pour la DSAC, les agents devraient repasser des examens ou des qualifications ?!

Le SATAc UNSA s'y oppose et s'y opposera jusqu'au bout ... il est juste dommage qu'il soit le seul à défendre l'idée que les agents de la DSAC qui travaillent et étaient compétents hier ... le seront toujours après.

Pour le SATAc UNSA, la satisfaction à d'éventuelles dispositions nouvelles doit être prévue dans le cadre de la formation continue et du maintien des compétences.

Au moins, quand les inspecteurs sûreté, comme les autres inspecteurs de surveillance seront détenteurs de licences, le problème de la reconnaissance ne se posera plus.



INFORMATION AUX VOYAGEURS
Nouvelles mesures de sûreté s'appliquant aux liquides, gels, crèmes, pâtes, aérosols.

Mise en application : 1 novembre 2006

→ Sont autorisés en cabine :

Les flacons et tubes de 100 ml maximum disposés dans un seul sac plastique transparent fermé d'une dimension d'environ 20x20 cm.

Un seul sac par personne



→ Sont interdits aux contrôles de sûreté :

- Les produits placés dans des sacs plastiques ouverts ou opaques.
- Les produits entassés ou superposés.
- Les contenants de plus de 100 ml.





Les exceptions :

- Les aliments pour bébé nécessaires au voyage.
- Les médicaments liquides accompagnés de leurs ordonnances ou attestations.



Mettez vos produits dans vos bagages en soute, ne conservez en cabine que les liquides indispensables

Personnels Navigants



Comme nous l'avons écrit, ce domaine comporte beaucoup de flou et d'interrogations.

Une licence de pilote de loisir serait en cours de création, licence non-OACI, alors que la France s'est appliquée depuis plusieurs années à « gommer » ses différences avec les annexes OACI dans l'ensemble des domaines.

Les examens aéronautiques sont à mettre en place, ainsi que la gestion des licences.

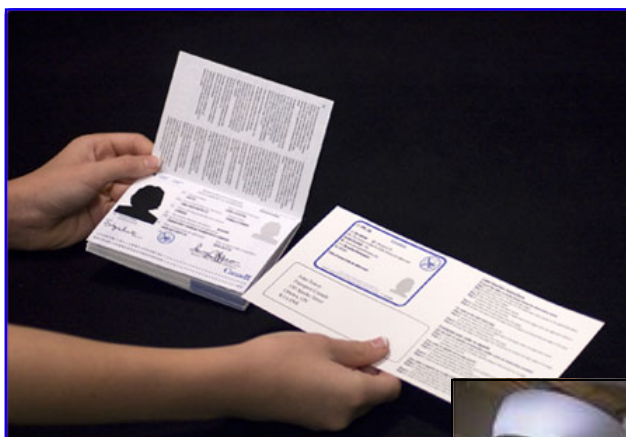
Le problème majeur est que, sans personnels qualifiés (ou en quantité insuffisante), il est impossible de rendre un service de qualité aux usagers qui souhaitent, soit passer des examens aéronautiques, soit renouveler leur licence, sans qu'ils aient à parcourir des centaines de kilomètres.

Là encore, la DGAC doit prévoir les personnels pour rendre les services qu'elle imagine devoir rendre aux personnels navigants privés et professionnels.



De même, dans la mesure où la surveillance des écoles de formation relève de la responsabilité des autorités de surveillance, il va falloir prévoir une montée en puissance en termes de personnels et de formation en par-

rallèle au renforcement de la surveillance programmé par l'EASA.



En effet, l'extension de l'exigence d'approbation des organismes de formation aux formations de pilotes privés et des règles communes à l'ensemble des catégories d'aéronefs (ballons, planeurs, dirigeables, convertibles) va considérablement augmenter la charge de travail en termes de surveillance.

Il faudra bien, là aussi, des personnels pour faire le travail !!

