



Le principe de la licence AMS a été acté fin 2021 pour accompagner l'entrée en application en mars dernier du règlement EU 2020/1234 cadrant les missions rendues par les agents de la Vigie Trafic. Les textes liés à cette licence sont travaillés en priorité au sein du GT ANSO, conformément à ce que demandait le SNCTA.

Malgré plus d'une dizaine de réunions sur le sujet, force est de constater qu'il reste un certain nombre de points à préciser. Le SNCTA le déplore d'autant plus que les similitudes des missions rendues par la Vigie Trafic de CDG avec celles du contrôle aérien sont de nature à faciliter la construction de la licence AMS.

Toutefois, après le classement des fonctions par niveaux, une autre revendication du SNCTA a été dernièrement entendue : il est maintenant prévu que le renouvellement du niveau OACI en langue anglaise puisse se faire *via* des ECL (évaluations de compétences linguistiques). Des évaluateurs-opérateurs seraient spécifiquement formés pour les conduire. Les agents VT pourraient, par ailleurs, bénéficier d'un entretien particulier tous les deux ans pour adapter leur formation. Si le SNCTA accueille favorablement ce rapprochement avec le PIFA, un aspect fondamental n'est toujours pas défini : le volume horaire de formation.

Enfin, alors que les agents VT composent, sur position, avec des situations similaires aux contrôleurs aériens (instruction, travail en équipe, fatigue, décisionnel immédiat, multitâche...), l'administration refuse toujours la mise en place de stages FH.

L'administration prévoit de présenter la licence AMS au CT DSNA du 6 octobre. Cependant, de nombreux points demeurent en suspens. Avant la présentation des textes en CT, le SNCTA demande à l'administration d'aller au bout de son raisonnement et d'acter la mise en place d'un PIFA associé à un volume annuel de 25h de formation et la création de stages FH.