

19 mai 2022

Réponse de la FNAM à la consultation de la Commission européenne sur l'évaluation de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), ses objectifs, son mandat et ses tâches

La FNAM reconnaît le travail de l'EASA, qui permet d'avoir des standards communs de réglementation et de sécurité au sein de l'Union européenne, et remercie la Commission européenne pour cet appel à contribution qui permet au transport aérien de proposer des axes d'amélioration.

Ci-après les remarques de la FNAM :

- La réglementation devient de plus en plus complexe et difficile à mettre en place, pour des entreprises de petite et moyenne taille, ce qui est le plus souvent le cas pour l'aviation générale, les hélicoptères, et l'évacuation sanitaire. Cette pression réglementaire nécessite des ressources importantes pour être analysée et la mise en œuvre induit le plus souvent des coûts disproportionnés par rapport à la taille des dites entreprises.
- Certains règlements devraient être simplifiés en cas d'application à des entreprises de petite et moyenne taille. - Il arrive que les dates d'application de certains règlements soient trop proches ou pas en accord avec les changements de cycle airac ;
- Certaines révisions regroupent plusieurs sujets : exemple AWO et Fuel policy. Ces regroupements sont à éviter car le plus souvent ils induisent de la confusion.
- Les changements effectués post NPA devraient être plus lisibles et transparents. Il est également souvent difficile de retracer une modification réglementaire en partant de la publication jusqu'à la RMT. Les intitulés des révisions devraient être plus détaillés.
- Lorsque l'EASA est questionnée via la section « contact us », afin d'améliorer la réactivité et la traçabilité de la réponse, serait-il possible d'indiquer la personne à contacter sur chaque proposition réglementaire ?
- Il nous semble nécessaire d'améliorer la cohérence entre le traitement des TCO et les affrètements de compagnies cargo extra communautaire par des compagnies européennes.
- Les exploitants aimeraient également qu'il y ait plus de reconnaissance des standards de l'industrie (exemple : standards IATA) ;
- La mise en place d'une permanence le week-end et les jours fériés pour traiter les demandes d'approbation de conditions de vol pour les vols sous laissez-passer nous paraît nécessaire dans la mesure où les avions volent 7 jours sur 7. Souvent les demandes envoyées le vendredi après-midi n'ont été traitées que le lundi suivant. De plus, les communications sont faites via email. Un contact téléphonique serait peut-être plus efficace dans certains cas d'AOG. - Certains points réglementaires EASA laissent place à l'interprétation des autorités nationales. Il arrive que les règles disparates entre les pays entraînent des distorsions de concurrence dans divers secteurs (formation sur simulateurs, pilotes freelances...)

La FNAM, principale organisation professionnelle du secteur aérien en France, représente plus de 95 % du transport aérien. Au travers de 7 groupements professionnels dont la CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien), la CSAE (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale), et le GIPAG (aviation générale), elle fédère 9 métiers et représente plus de 370 entreprises (soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 emplois dans les compagnies aériennes et 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports. Par ailleurs les autres secteurs comptent pour près de 20 000 emplois.)