

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 17/04/2023	Compte-rendu

Participants

- Valérie BORIE – AIR CALIN (Session du matin)
- Marc BOUILLOUD – AIR FRANCE
- Elena DJAKOVITCH – CMA CGM Air CARGO
- Amal FLIMINE – CORSAIR
- Laure AZEMA – CORSAIR
- Évangéline TARDY – CORSAIR
- Anaïs Bensaï – FNAM
- Éric TRAUTMANN – FNAM
- Diane BERTONCINI - FNAM
- Muriel ASSOULINE – FRENCH BEE
- Corentin MEYER – FRENCH BEE
- Christophe COTTREZ – HOP
- Stéphanie MACQUET – JCP CONSEIL
- Alexandre DI CIOCCIO – LA COMPAGNIE
- Philippe GUIPOUY – SABENA TECHNICS
- Kim ANTILIA DEMARCHI – TRANSAVIA
- Gaël LEON – UAF

Ordre du jour

- 1. Point réglementaire**
 - a. Règlement EES / ETIAS : Avancées
 - b. Retour sur les dernières consultations
 - c. Part-IS
 - d. Arrêtés APU
 - e. Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse
- 2. Point sur les groupes de travail & comités**
 - a. GT Cybersécurité
 - b. GT Maintenance Aviation Générale
 - c. Comité CSCE
 - d. GCCCTA
 - e. Retour sur les COMEX Aéroports
 - f. GT Aérien JO
- 3. Sujets en cours**
 - a. DSNA: Implémentation de 4-Flight
 - b. Remplacement des services ATS par des AFIS sur certains aéroports
- 4. Points divers et problématiques**
 - a. Point divers
 - b. Séance d'échange et tour de table

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 17/04/2023	Compte-rendu

1. Point réglementaire

Voir la présentation

2. Point sur les groupes de travail et comités

a) GT Cybersécurité

Pas de remarques.

Voir la présentation.

b) GT Maintenance Aviation Générale

Vous trouverez en annexes à ce compte-rendu :

- **Annexe 1** : L'analyse du GT quant aux modifications du nouveau règlement Part 145 ;
- **Annexe 2** : La cartographie des risques Part 145 mise à jour ;

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 17/04/2023	Compte-rendu

c) Comité CSCE

Projet coactivité piste :

- Accidents de circulation en hausse sur CDG depuis la reprise post-covid
- Initiative d'AF dont le but est de créer un projet commun ADP (CDG)/ Compagnies/ FNAM sur le thème des risques liés à la coactivité côté piste

Les compagnies sur CDG vont prochainement être contactées. Il serait intéressant de développer également ce projet sur ORLY compte-tenu du nombre d'incidents qui augmente.

d) GCCCTA

Le projet d'arrêté relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile présenté l'année dernière par la DGAC a finalement été abandonné en décembre 2022. Un nouveau projet est en cours d'écriture. Les calculs resteront globalement les mêmes cependant celui-ci devrait être basé sur un système de taxes et non plus de redevances. Les exploitants devraient être consultés d'ici la fin de l'année 2023. L'entrée en vigueur du texte est prévue pour le 1er janvier 2025. En attendant cette date, le dispositif actuel reste inchangé.

Vous trouverez en **annexe 3 la jurisprudence.**

e) Retour sur les COMEX Aéroports

Pas de remarques.

Voir la présentation.

f) GT Aérien JO

L'UAF souligne la difficulté de mettre en œuvre la dépose bagage déportée (au village olympique) pour toutes les compagnies aériennes.

3. Sujets en cours

a) DSNA : Implémentation de 4-Flight

Merci de revenir vers la FNAM avant le 25 mai si la DSNA n'a toujours pas pris contact avec vous (compagnies aériennes).

b) Remplacement des services ATS par des AFIS sur certains aéroports

La liste des terrains qui devraient être impactés n'a pas encore été définie par la DGAC. Les adhérents seront tenus informés de l'avancement du projet.

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 17/04/2023	Compte-rendu

4. Points Divers et Problématiques

a) Points divers

▪ Bilan des dernières grèves ATC

Plusieurs préavis de grève touchant l'ensemble de la fonction publique ont été déposés par plusieurs organisations syndicales entre le 19 janvier et le 13 avril.

Les contrôleurs aériens de la DSNA ont suivi ce mouvement durant 34 jours (soit 35% de jours de grève depuis le début de l'année).

Durant ces journées :

- le service minimum a été mis en place sur les cinq CRNA et les tours où la réglementation le permet,
- la DGAC a demandé aux compagnies aériennes d'annuler en moyenne 20% des vols au départ d'aéroports français (ORLY, TOULOUSE, BORDEAUX, NANTES, CDG, BEAUVAIS, LILLE, LYON, MARSEILLE, MONTPELLIER, NICE) – Excluant les vols OSP (Obligations de service public).

En dépit des mesures instaurées par la DGAC, les difficultés opérationnelles ont été très importantes pour l'ensemble des compagnies au départ d'aéroports français.

Durant les 34 jours de grève DSNA, nous estimons que pour les compagnies basées en France que nous avons consultées et que nous représentons :

- Plus de 3500 vols ont été annulés,
- 33% des vols ont été retardés avec un retard moyen de l'ordre de 30 min.
- Il y a eu régulièrement des déroutements de ORY vers CDG. Les retards des rotations sur l'ensemble de la journée ne permettaient aux compagnies aériennes de se poser avant le couvre-feu d'Orly (23H heure locale).
- Les compagnies aériennes ont recensé plus de 500 annulations à chaud, y compris dans les DOM.
- ORLY a été l'aéroport le plus impacté par les retards, les demandes d'abattements et les annulations à chaud.
- Le coût de ces retards, en utilisant les références IATA en la matière, est estimé supérieur 30 m€ pour les principales compagnies françaises (AF, TO, SS, FB et TX).

▪ Etude sur les impacts socio-économiques de l'Aviation Générale et d'Affaires en France :

Le rapport est en cours de finalisation.

▪ Communauté Opérateurs Sûreté => signature de la charte à venir, prochaine réunion 30 mai 2023

Les entreprises n'ayant pas signé la charte, ne seront pas conviées aux prochaines réunions.

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 17/04/2023	Compte-rendu

b) Session d'échanges

Maintenance Check Flight

Le sujet est encore mal compris des opérateurs.

L'article 5 de l'AIROPS décrit les exigences auxquelles doivent se soumettre les exploitants réalisant des opérations spécialisées, notamment des vols « MCF » :

- Les exploitants d'avions et d'hélicoptères réalisant des opérations spécialisées commerciales doivent se conformer aux annexes III et VIII (Partie-ORO et Partie-SPO).
- Les exploitants réalisant des opérations spécialisées non commerciales avec des avions et/ou des hélicoptères CMPA doivent se conformer aux annexes III et VIII (Part-ORO et Part-SPO).
- Les exploitants réalisant des opérations spécialisées non commerciales avec des avions et/ou des hélicoptères non-CMPA doivent se conformer à l'annexe VII (Part-NCO).

La DSAC a émis, en coordination avec l'EASA, deux dérogations à long terme (conformément à l'article 71.2 du règlement (UE) 2018/1139) distinctes :

- Une dérogation pour les organismes qui ne sont pas par ailleurs SPO, NCC, CAT ou ATO et qui réalisent des vols « MCF » avec des aéronefs dont l'exploitation relève de l'Annexe VII (NCO) du règlement (UE) n°965/2012 (c'est-à-dire aéronefs non-CMPA et avions bi-turbopropulseurs de moins de 5,7t).
- Une dérogation pour les organismes qui sont par ailleurs SPO, NCC, CAT ou ATO.

Ces dérogations permettront de différer jusqu'au 31 mai 2023 ou l'arrivée d'un règlement modificatif la mise en conformité à certaines exigences.

→ **Nous allons demander à la DSAC s'il serait possible d'organiser une réunion spécifique sur le sujet.**

FRMS

Les participants ont évoqué la nécessité de **créer un groupe de travail** dédié à la gestion de la fatigue PN. En effet, depuis la reprise des vols post-covid, les compagnies aériennes reçoivent de plus en plus de rapports de fatigue. De plus, les compagnies ont de plus en plus de difficultés à recruter des PN pour les vols long-courriers.

*N'hésitez pas à revenir vers nous si vous avez des questions.
L'équipe de la FNAM.*



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

Affaires Techniques et Réglementaires

Commission #27 – 17 Avril 2023

Ce document ne saurait s'interpréter
sans les commentaires oraux qui
l'accompagnent

Ordre du jour

1^{ère} partie

Point réglementaire

- ❖ Règlement EES / ETIAS : Avancées
- ❖ Retour sur les dernières consultations
- ❖ Part-IS
- ❖ Arrêtés APU
- ❖ Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse

2^{ème} partie

Point sur les groupes de travail & comités

- ❖ GT Cybersécurité
- ❖ GT Maintenance Aviation Générale
- ❖ Comité CSCE
- ❖ GCCCTA
- ❖ Retour sur les COMEX Aéroports
- ❖ GT Aérien JO

3^{ème} partie

Sujets en cours

- ❖ DSNA: Implémentation de 4-Flight
- ❖ Remplacement des services ATS par des AFIS sur certains aéroports

4^{ème} partie

Points divers et problématiques

- ❖ Point divers
- ❖ Séance d'échange et tour de table

Point Réglementaire : *Règlements EES et ETIAS : Contraintes et Application*

- Règlement EES : Reporté en 2024, date non définie à ce stade.

Compte tenu du niveau d'implémentation à ce stade du dispositif EES et d'un délai supplémentaire demandé par le sous-traitant EU-LISA, il a été convenu qu'il ne serait pas possible de mettre en œuvre la réglementation EES en 2023. La nouvelle date sera discutée en avril/mai 2023 et présentée au conseil en juin 2023.

La commission Européenne demande à toutes les parties prenantes de continuer la préparation et l'implémentation du dispositif pour être opérationnels dès la mise en œuvre du dispositif.

Le gouvernement Français souhaiterait une mise en œuvre après les JO 2024.

- Règlement ETIAS : Reporté, date non définie

Point Réglementaire : *Retour sur les dernières consultations (1/2)*

■ NPA 2022-10:

Improvement in the survivability of rotorcraft occupants in the event of a crash — Phase 1 – **Crash resistant fuel systems (CRFS)**

Date de publication: 11/11/2022

Date de clôture: 14/04/2023

1994: la FAA et la JAA ont introduit des exigences de certification pour les CRFS d'hélicoptères nouvellement certifiés.

2003: l'EASA a intégré ces exigences de certification à la CS-27 et à la CS-29 pour tous les hélicoptères nouvellement certifiés.

Les hélicoptères qui avaient été conçus et certifiés avant 1994 n'étaient pas tenus de satisfaire aux exigences améliorées de protection des occupants. Cela a abouti à une flotte mixte d'hélicoptères.

Les hélicoptères ne possédant pas de CRFS ont une probabilité plus élevée de déclencher un incendie après un crash (incendie pouvant entraîner le décès des occupants suite au crash).

Actuellement, 60 % de la flotte d'hélicoptères en service en Europe sont conformes aux exigences de protection des occupants, principalement en ce qui concerne les CRFS (toutes exploitations confondues : CAT, NCC, SPO ...).

Depuis 2011, neuf recommandations de sécurité (SR) ont été adressées à l'EASA sur la nécessité d'améliorer l'intégration des CRFS dans les hélicoptères nouvellement construits et/ou en tant que rétrofit pouvant être installé sur une flotte existante.

Cette NPA propose d'imposer:

- L'installation de CRFS sur les modèles d'hélicoptères toujours en production,
- Le rétrofit sur les hélicoptères immatriculés dans un Etat membre EASA;

Point Réglementaire : *Retour sur les dernières consultations (2/2)*

■ **NPA 2022-11:** Regular update of the Air Operations rules

■ Section de l'AIROPS impactées:

- Cover Regulation;
- Definitions;
- Part ARO;
- Part SPA;
- Part NCC;
- Part NCO;
- Part SPO;
- Part CAT;

Date de publication: 20/12/2022

Date de clôture: 20/03/2023

Principales modifications:

- Transposition de standards et pratiques recommandées de l'annexe 6 de l'OACI ;
- Mise à jour du règlement sur la gestion et la planification du carburant, afin de mieux prendre en compte les exigences liées à la motorisation électrique;
- Plusieurs mises à jour importantes sur les règlements hélicoptères (W&B, nouvelle définition de complexité, SPEC ...) ;
- Mise à jour des règlements sur les PNC, et la sécurité en cabine ;

Point Réglementaire : *PART-IS (1/3)*

Rappel des règlements

- **27 octobre 2022 publication des IR de la Part-IS:**

Règlement d'exécution (UE) **2023/203** portant modalités d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil **en ce qui concerne les exigences en matière de gestion des risques liés à la sécurité de l'information susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne.**

[Lien ici](#)

- **14 juillet 2022 publication des IR de la Part IS:**

Règlement d'exécution (UE) **2022/1645** portant modalités d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil **en ce qui concerne les exigences relatives à la gestion des risques liés à la sécurité de l'information susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne.**

[Lien ici](#)

Point Réglementaire : *Part IS (2/3)*

Champs d'application

(UE) 2023/203

[Lien ici](#)

Part IS.AR: EXIGENCES APPLICABLES A L'AUTORITE

Part IS.I.OR: EXIGENCES APPLICABLES A L'ORGANISME

- Part CAMO / Part 145;
- Transporteurs aériens relevant de la Part ORO à l'exception des :
 - Avions ELA 2
 - Avions/ Hélicoptères monomoteurs dont la MOPSC ≤ 5 et qui ne sont pas classés comme aéronefs motorisés complexes, **durant** des vols locaux de A vers A et en VFR de jour ;
- ATO (à l'exception des ELA 2 & ATO formation théorique uniquement)
- les centres aéromédicaux du personnel navigant
- les exploitants de simulateurs d'entraînement au vol (FSTD), à l'exception de ceux qui participent uniquement à l'exploitation de FSTD pour les aéronefs ELA2
- les organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) et les centres aéromédicaux ATCO
- les organismes relevant de l'annexe III (partie ATM/ANS.OR), à l'exception des prestataires de services suivants: les prestataires de services de navigation aérienne titulaires d'un certificat limité & les prestataires de services d'information de vol déclarant leurs activités conformément;

(UE)

2022/1645

[Lien ici](#)

Part IS.D.OR: EXIGENCES APPLICABLES A L'ORGANISME

- Organismes de production et organismes de conception (partie 21 G + J), à l'exception des organismes de conception et de production qui sont uniquement associés à la conception et/ou à la production d'aéronefs ELA2;
- Exploitants d'aérodromes et prestataires de services de gestion des aires de trafic partie ADR.OR;

Point Réglementaire : *Part-IS (3/3)*

Consultation

■ NPA 2023-102 :

Development of acceptable means of compliance and guidance material to support the Part-IS

Date de publication:
09/03/2023

Date de clôture:
21/04/2023

Les commentaires FNAM portent sur la section **AMC & GM Part IS.I.OR:** **EXIGENCES APPLICABLES A L'ORGANISME**

Exemples:

GM :

- Quelques demandes de suppressions (ex: ils parlent de « petites structures » pouvant faire appel à un sous-traitant – aucune valeur ajoutée & le terme « petites structures » n'est pas défini // répétitions d'AMC ou IR)

AMC:

- Certains organismes peuvent être exemptés de la Part-IS sous réserve d'une étude de risques assez lourde au préalable → C'est à l'autorité nationale de définir des critères selon une étude de risques générique. L'opérateur devraient ensuite répondre à un questionnaire précis afin que l'autorité nationale choisisse d'exempter ou non l'opérateur.
- Des critères sont définis en IR pour l'obligation de modification de la cartographie des risques (changements définis, événements ...). Un AMC demande en plus de définir une périodicité pour revoir cette cartographie. Ce n'est pas utile et non applicable dans les autres règlements.
- L'opérateur doit avoir suffisamment de personnel disponible et qualifié pour la tâche et l'activité demandée. Un AMC demande en plus de définir une procédure pour quantifier ce personnel. Ce n'est pas utile et non applicable dans les autres règlements.
- L'opérateur doit vérifier les antécédents du personnel qui a accès au système d'information (antécédent + casier judiciaire): Le casier judiciaire est différent selon le pays, de plus c'est une duplication plus contraignante que le règlement sûreté ((EU) 2019/1583 point 11.1.2 c). Cet AMC n'a pas sa place ici.

Point Réglementaire : *Arrêtés APU – Récapitulatif (1/2)*

	Nice	Lyon	Marseille	Toulouse / Lille / Bordeaux / Nantes	Orly / CDG	Le Bourget	Beauvais
Départ <i>(Référence : heure programmée de départ)</i>	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : 45 min	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : 30 min
Arrivée <i>(Référence : heure d'arrivée au point de stationnement)</i>	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 15 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 20 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 15 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : 20 min	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : 20 min

Point Réglementaire : *Arrêtés APU – Avancement du process (2/2)*

- La FNAM a répondu aux consultations publiques sur les projets d'arrêté de limitation des temps d'utilisation d'APU des aéroports de Paris (Orly, Charles de Gaulle, Le Bourget), Nice, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nantes et Beauvais.
- L'ACNUSA a consulté la FNAM sur le sujet.
- La FNAM a envoyé un courrier à la DTA, avec pour principaux messages (repris dans les réponses aux consultations publiques) :
 - ✓ Le levier le plus efficace de réduction de l'utilisation de leur APU est la mise à disposition de moyens de substitutions en électricité et en air
 - ✓ Une harmonisation des temps d'utilisation maximaux des APU sur les plateformes françaises dont les modes d'exploitation sont identiques est nécessaire afin de ne laisser aucune place à de potentielles erreurs d'application par les pilotes
 - ✓ Pour les mêmes raisons, une date d'application commune est souhaitable
 - ✓ Enfin, lors de contrôle, il est important que la GTA aille voir l'équipage pour comprendre les raisons de dépassement et de les noter sur le PV, afin de faciliter les démarches d'enquête pour toutes les parties
- Prochaine étape : publication des arrêtés.

Point Règlementaire : *Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse (1/2)*

Des arrêtés ont été publiés les 6 août 2021 et le 28 septembre 2021 pour instaurer des couvre-feux respectivement sur les aéroports de Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique, avec mise en application 6 mois plus tard. Ces couvre-feux ont été présentés par la DGAC comme des couvre-feux en programmation.

	Bâle-Mulhouse	Nantes-Atlantique
Date d'application	6 février 2022	28 mars 2022
Horaires de couvre-feu	Aviation Générale : 22h-06h Aviation Commerciale : ➤ Atterrissage : 00h-05h ➤ Décollage : 23h-06h	Aéronefs chapitre 2 ou chapitre 3 avec marge cumulée < 13 EPNdB : 22h-06h Autres aéronefs : 00h-06h
Déroptions possibles	Décollage des vols commerciaux entre 23h et 00h programmés avant 23h et qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur	➤ Vols programmés entre 21h et 23h30 qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté de la compagnie. ➤ Vols programmés entre 6h30 et 9h qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté de la compagnie
Commentaires	Un formulaire est à compléter et envoyer à la DSAC dans les 48h après l'infraction	

Point Règlementaire : *Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse (2/2)*

La notion de “raisons indépendantes de la volonté du transporteur” n’étant pas explicité dans l’arrêté, nous avons découvert lors du traitement des premiers cas de manquements par l’ACNUSA en décembre 2022 que celle-ci avait décidé de rapprocher cette notion de la notion de circonstances extraordinaires du règlement 261/2004 qui traite du droit des passagers.

Dans un communiqué envoyé le 16 janvier 2023 suite à une réunion avec les compagnies, l’ACNUSA écrit donc que :

- ❖ les différentes instructions des services du contrôle aérien (ATC),
- ❖ les événements météorologiques,
- ❖ les problèmes techniques,
- ❖ les grèves annoncées à l’avance

Sont des aléas inhérents au métier de transporteur aérien et ne constituent donc pas de raisons exonératoires

Ainsi, l’ACNUSA propose une interprétation qui ne nous paraît pas en accord avec la philosophie de l’arrêté, et va même plus loin que le règlement 261/2004, estimant que les événements météorologiques et les grèves externes à la compagnie ne sont pas des exonérateurs du couvre-feu.

Actions FNAM

- Courrier envoyé à la DGAC demandant d’amender l’arrêté pour préciser les raisons indépendantes de la volonté du transporteur afin de ne plus laisser la place à la subjectivité de l’ACNUSA
- Sensibilisation auprès des compagnies pour identifier les cas pour lesquels une amende a été prononcée et qui pourraient faire le cas de recours
- Réflexions sur un potentiel recours sur le communiqué de l’ACNUSA en lui-même (trop tard pour Nantes, mais encore possible pour celui de Bâle-Mulhouse qui a été envoyé le 23 mars)
- Suite à notre courrier envoyé début février à la DGAC, la FNAM a demandé un rendez-vous à la DTA pour aborder ce sujet;

Ordre du jour

1^{ère} partie

Point réglementaire

- ❖ Règlement EES / ETIAS : Avancées
- ❖ Retour sur les dernières consultations
- ❖ Part IS
- ❖ Arrêtés APU
- ❖ Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse

2^{ème} partie

Point sur les groupes de travail & comités

- ❖ GT Cybersécurité
- ❖ GT Maintenance Aviation Générale
- ❖ Comité CSCE
- ❖ GCCCTA
- ❖ Retour sur les COMEX Aéroports
- ❖ GT Aérien JO

3^{ème} partie

Sujets en cours

- ❖ DSNA: Implémentation de 4-Flight
- ❖ Remplacement des services ATS par des AFIS sur certains aéroports

4^{ème} partie

Points divers et problématiques

- ❖ Point divers
- ❖ Séance d'échange et tour de table

Points sur les groupes de travail & comités : *GT Cybersécurité*

Mise en conformité avec le guide DGAC 3CF et préparation à la mise en conformité avec la Part IS

- 12 sessions déjà réalisées
- Prochaine session le 27/04/2023
- Objectifs du GT
 - ❖ Identification des évènements redoutés, avec la gravité associée
 - ❖ Associer les sources de risques et les objectifs visés, avec identification des motivations, ressources et activité pour chaque compagnie
 - ❖ Construire la cartographie de menace numérique de l'écosystème et sélectionner les parties prenantes critiques
 - ❖ Construire les scénarios opérationnels (modes opératoires qui pourraient mettre en œuvre les sources de risque pour réaliser les scénarios stratégiques)

**Une présentation du travail réalisé dans le cadre du GT cybersécurité FNAM est prévue aux membres de l'EASA ayant en charge le développement du règlement Part-IS.
Elle se déroulera en visioconférence le 26 avril en présence de la DGAC.**

Points sur les groupes de travail & comités : *GT Maintenance Aviation Générale*

4 sessions depuis début 2023 dédiées à la mise à jour du règlement Part-145

- Une session dédiée à l'étude du nouveau règlement Part-145. Chacune des modifications a été étudiée une par une.
- Trois sessions dédiées à la mise à jour de la cartographie des risques Part 145. L'objectif était l'introduction dans la cartographie des risques induits par les modifications du règlement:

AMCI 145.A.25(a) Facility requirements	Ce paragraphe induit le fait de pouvoir ajouter des espaces de travail sur ses sites, notamment à l'extérieur, hors du hangar. Il faut qu'il y est au préalable une étude de risque, avec étude de changement soumise à approbation de l'autorité.
AMCI 145.A.30(d) Personnel requirements	L'organisation doit établir une procédure pour évaluer et atténuer les risques: • Si le nombre réel d'employés disponibles est inférieur au niveau d'effectif prévu sur une période donnée ou pour un chantier; • S'il y a une augmentation temporaire du personnel contractuel afin de répondre à des besoins opérationnels spécifiques;
AMCI 145.A.45(d) Maintenance data	Il faut établir une étude de risque pour la modification des données de maintenance. Déjà introduit.
145.A.47 Production planning & AMCI 145.A.47(b) & GM	Ce point introduit le principe de gestion du risque fatigue pour le personnel de maintenance.
145.A.205 Contracting and subcontracting	Déjà introduit.

- Validation du RSC & RS: retour des organismes

Points sur les groupes de travail & comités : *Comité CSCE*

- Objectif 2023 :
 - ❖ Rattraper le retard au niveau des audits pris pendant la période 2020/2021
 - ❖ Auditer les nouvelles entreprises rejoignant le dispositif
- Audits de Recyclage réalisés:
 - ❖ SERVAIR en janvier 2023;
 - ❖ CPC Aero en février 2023;
 - ❖ IFMA en Mars 2023;

8 audits réalisés sur 13 (61%)
- Audit initial programmé:
 - ❖ SAMSIC APMR en mai 2023;
- Prochain comité le 18 avril 2023
- Projet coactivité piste:
 - Accidents de circulation en hausse sur CDG depuis la reprise post-covid
 - Initiative d'AF dont le but est de créer un projet commun ADP (CDG)/ Compagnies/ FNAM sur le thème des risques liés à la coactivité côté piste.

Points sur les groupes de travail & comités : GCCCTA

Dernier GCCCTA du 22 mars 2023

- **Engagement du niveau de service:** la moyenne des jours de traitement des agréments et licences est en baisse depuis le début de l'année (sauf pour le renouvellement des licences où l'on est sur une moyenne toujours élevée de 6,65 jours). OSAC a mis en œuvre les mesures nécessaires afin de répondre plus rapidement aux sollicitations des exploitants ;
- **OSAC a mis en place un formulaire RBO** sur son site internet à destination des organismes Part-145 et Part-21. Vous pouvez le retrouver dans votre espace adhérent. Les indicateurs récoltés permettront de définir la complexité de votre organisme. Vous devez répondre avant le 30 avril ;
- **Guide OSAC Part-145 :** Le guide a été publié au lien suivant <https://documentation.osac.aero/view/291870>
- **Le projet d'arrêté relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile** présenté l'année dernière par la DGAC a finalement été abandonné en décembre 2022. Un nouveau projet est en cours d'écriture. Les calculs resteront globalement les mêmes cependant celui-ci devrait être basé sur un système de taxes et non plus de redevances. Les exploitants devraient être consultés d'ici la fin de l'année 2023. L'entrée en vigueur du texte est prévue pour le 1^{er} janvier 2025. En attendant cette date, le dispositif actuel reste inchangé.

→ Le prochain GCCCTA est prévu le 5 juillet 2023.

Points sur les groupes de travail & comités : *GT aérien JO (1/2)*

En préparation des jeux olympiques et paralympiques de 2024, un groupe de travail aérien a été créé pour évaluer les mesures à mettre en place afin d'assurer une qualité de service très élevée, sans pour autant compromettre ni la sécurité aérienne, ni la sûreté.

Ainsi, 4 groupes de travail ont été créés :

1. Dispositif général de sûreté et de sécurité aériennes et restrictions d'espaces aériens
2. Gestion de la demande et de la capacité supplémentaire requise au niveau de la navigation aérienne et au niveau aéroportuaire
3. Encadrement des opérations de travail aérien
4. Dispositions aéroportuaires adaptées à l'accueil des personnes accréditées pour les JOP 2024

La FNAM participe aux sous-GT 1, 2 et 4.

Les premières discussions à ce stade consistent à répertorier le trafic potentiel pendant cette période, tous types de segments confondus (aviation de ligne, aviation d'affaires ou aviation générale), identifier le nombre de personnes accrédités (délégations sportives, ministères des affaires étrangères, ...) avant de pouvoir convenir des mesures à mettre en place.

Points sur les groupes de travail & comités : *GT aérien JO (2/2)*

Les principales mesures évoquées pour le moment sont :

- la mise en place de zones interdites ou zones réglementées (impact principal pour l'aviation générale ou l'aviation d'affaires),
- l'augmentation du nombre d'aéroports coordonnés (Le Bourget, Toussus le Noble, Marseille, ...) voire une mise à jour des paramètres de coordination sur les aéroports déjà coordonnés.
- La définition des zones d'accueil de l'ensemble des personnes accrédités dans les terminaux
- L'étude d'un process départ avec préenregistrement au village Olympique avec dépose bagages au village olympique

Il a été convenu de mettre en place un Master Operational Center capable de centraliser et de coordonner en cas d'aléa important durant les Jeux.

Points sur les groupes de travail & comités : *Retour sur les COMEX Aéroports (1/2)*

CDG

- **Les programmes de vols déposés annoncent une pointe été proche de l'avant-crise (juillet 23 = 95% de juillet 19)**
- **Travaux majeurs 23-24:**
 - **avril 2023:** Réouverture du terminal 2D après travaux ST3
 - **15 mai 2023 à juin 2024 :** création des aires AEGEN - Mise en service de 3 postes GP à l'été 2024
 - **17 juil au 6 nov. :** Travaux piste 09R/27L
 - **début S24 :** Réouverture du terminal 2C après travaux ST3
 - **début S25:** Réouverture du terminal 2A après travaux STD3

Chiffres clés

	CDG S23 vs S22
Volume de créneaux historiques	281 676 
Demandes initiales	353 842 
Nb de compagnies ayant demandé des créneaux	140  (15 sans historiques)
HBD	307 289 

ORLY

- **Prévision de trafic passagers ORY Winter 2023 encourageants: 12 Mpax (102,6 % de Winter 22)**
- **Travaux majeurs 23-24:**
 - **Avril 23 – Avril 24:** Optimisation **Salle d'embarquement Orly 2C**
 - **ILS 06:** Pas de CAT I / pas de CAT III 06 (S16 à S40 2023 / S16 à S42 2023)
 - **[Piste 2] –Nord et Sud (S27 (3 juillet) 2023 à juin 2024)**
 - **Mise au standard 3 – ORLY 4** (réouverture groupes 43 à 45 mi-mai 2023 & préparation du retour des compagnies transférées W23)

Points sur les groupes de travail & comités : *Retour sur les COMEX Aéroports (2/2)*

Figari

- Vols commerciaux : Les cas de vols sans créneaux ou de créneaux non utilisés sont peu nombreux.
- Les créneaux non utilisés sont en nette baisse, par contre les vols sans créneau sont en légère hausse.
- **Travaux majeurs 23-24 pour le Hall A:**
 - Extension des banques
 - Extension du tri bagages
 - Extension salle de 95%

Nice

L'aéroport de Nice dispose de 2 aérogares : terminal 1 (d'une capacité d'environ 5,5 mpax) & terminal 2 (d'une capacité d'environ 8,8 mpax)

Depuis 2018-2019, la capacité maximale des 2 terminaux a été atteinte (14,5 mpax en 2019). Une saturation des terminaux a été constatée sur les périodes de pointe.

Afin de préserver la qualité de service pour les compagnies aériennes et pour les passagers, ACA souhaite la mise en place d'une alerte de capacité aérogares.

Cannes-Mandelieu

- Trafic légèrement en baisse en 2022 vs 2021 (-4%) mais toujours au-dessus du niveau d'avant crise.
- 4412 mouvements réalisés en juillet/août 22
- 13% de créneaux non utilisés en juillet/août 22
- 147 dossiers de manquements transmis à la DGAC
- 49 demandes de suspensions de plan de vol

Chiffres clés

	NCE S23 vs S22
Volume de créneaux historiques	68 594 📉📉
Demandes initiales	94 640 📉
Nb de compagnies ayant demandé des créneaux	70 📈
HBD	81 428 📈

Ordre du jour

1^{ère} partie

Point réglementaire

- ❖ Règlement EES / ETIAS : Avancées
- ❖ Retour sur les dernières consultations
- ❖ Part IS
- ❖ Arrêtés APU
- ❖ Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse

2^{ème} partie

Point sur les groupes de travail & comités

- ❖ GT Cybersécurité
- ❖ GT Maintenance Aviation Générale
- ❖ Comité CSCE
- ❖ GCCCTA
- ❖ Retour sur les COMEX Aéroports
- ❖ GT Aérien JO

3^{ème} partie

Sujets en cours

- ❖ DSNA: Implémentation de 4-Flight
- ❖ Remplacement des services ATS par des AFIS sur certains aéroports

4^{ème} partie

Points divers et problématiques

- ❖ Point divers
- ❖ Séance d'échange et tour de table

Sujets en cours : *DSNA – Implémentation de 4Flight*

■ Focus sur Paris ACC

→ Date de mise en service : 09.01.2024

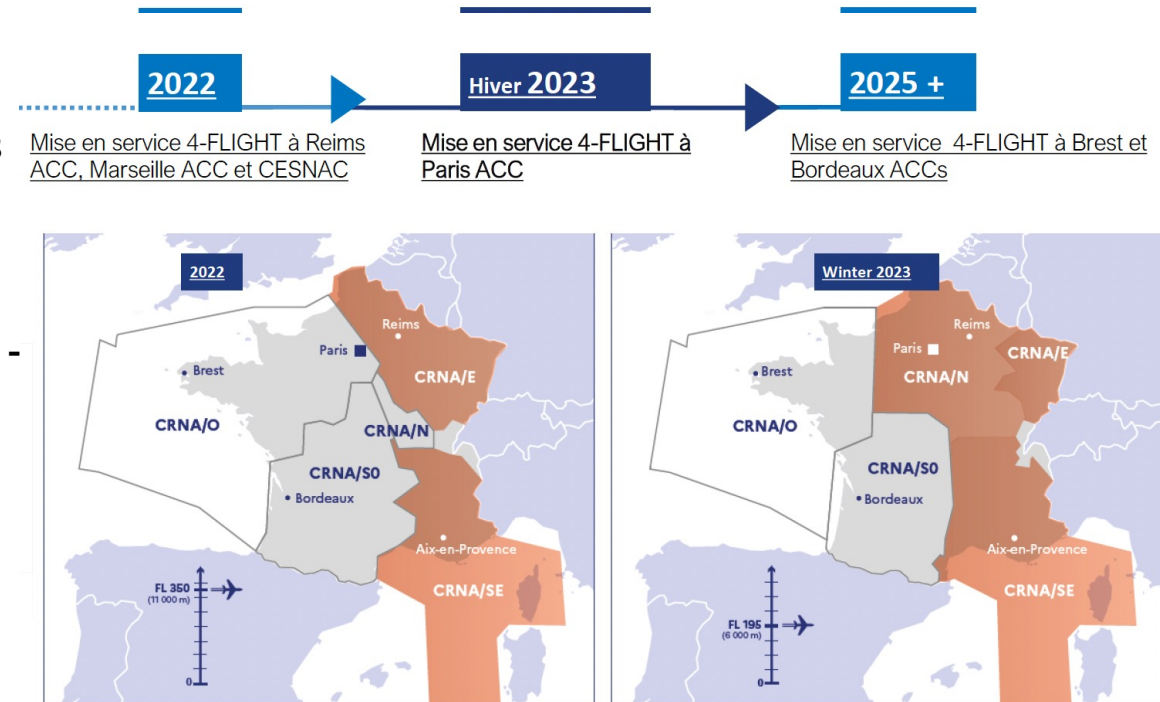
→ Les capacités en route ne sont pas égales aux capacités aéroportuaires

→ 1^{er} plan d'ajustement de capacités en route :

- 1^{er} jour : entre -30% et -50%
- 1^{er} mois et demi (6 semaines) : -30% SAUF le 1^{er} week-end à -40%
- 2^{ème} mois et demi (6 semaines) : -20%
- 3^{ème} mois et demi (6 semaines) : -10%

Stratégie:

- Utilisation au maximum du nombre de secteurs
- Limitation de l'activité militaire
- Equilibrage des flux arrivées/départs Paris pour utiliser au maximum la capacité disponible
- Déplacements d'un maximum de survols hors LFFF
- Stratégie particulière pour les flux skis qui correspondent à des périodes de moindre départs/arrivées de la RP



Sujets en cours : *DSNA – Remplacement des services ATS par des AFIS sur certains aéroports*

Points réglementaires:

- **AIROPS - CAT.OP.MPA.107:** Adequate Aerodrome « *The operator shall consider an aerodrome as adequate if, at the expected time of use, the aerodrome is available and equipped with necessary ancillary services such as air traffic services (ATS), sufficient lighting, communications, meteorological reports, navigation aids and emergency services.* »
- **Easy Access Rules for Air Traffic Management/Air Navigation Services (Regulation (EU) 2017/373)**
Article 3 Provision of ATM/ANS and design of airspace structures
« *1. Member States shall ensure that the appropriate ATM/ANS are provided and airspace structures are designed in accordance with this Regulation in a manner that facilitates general air traffic, while taking into account safety considerations, traffic requirements and environmental impact. (...)*
7. Member States shall ensure that appropriate arrangements between the relevant ATM/ANS providers and aircraft operators are established for the adequate coordination of activities and services provided as well as for the exchange of relevant data and information. (...) »

- La DSNA souhaite faire un état des lieux sur certains aéroports régionaux français pour supprimer les contrôleurs aériens sur ces aéroports et les remplacer par des agents AFIS. Cela permettrait d'avoir des plages horaires d'ouverture des services du contrôle aérien plus étendues sur certains aéroports aujourd'hui limités.
- Cette démarche en est à ses débuts en interne, la DSNA projette de consulter l'UAF, les compagnies aériennes, IATA et la FNAM.
- Par ailleurs, une concertation locale aura lieu également pour chaque aéroport. Cette concertation permettra de valider ou non le fait de supprimer le contrôle aérien sur cet aéroport pour le remplacer par un agent AFIS.
- **Quelle est votre position sur le sujet? Pourriez-vous opérer sur des aéroports avec des agents AFIS ?**

Ordre du jour

1^{ère} partie

Point réglementaire

- ❖ Règlement EES / ETIAS : Avancées
- ❖ Retour sur les dernières consultations
- ❖ Part IS
- ❖ Arrêtés APU
- ❖ Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse

2^{ème} partie

Point sur les groupes de travail & comités

- ❖ GT Cybersécurité
- ❖ GT Maintenance Aviation Générale
- ❖ Comité CSCE
- ❖ GCCCTA
- ❖ Retour sur les COMEX Aéroports
- ❖ GT Aérien JO

3^{ème} partie

Sujets en cours

- ❖ DSNA: Implémentation de 4-Flight
- ❖ Remplacement des services ATS par des AFIS sur certains aéroports

4^{ème} partie

Points divers et problématiques

- ❖ Point divers
- ❖ Séance d'échange et tour de table

Points divers

- **Bilan des dernières grèves ATC**
- **Etude sur les impacts socio-économiques de l'Aviation Générale et d'Affaires en France => rapport en cours de finalisation**
- **Communauté Opérateurs Sûreté => signature de la charte à venir, prochaine réunion 2^{ème} trimestre 2023**

Séance d'échanges et tour de table



Echanges & Tour de table sur les problématiques actuelles



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

MERCI

Toute utilisation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de la FNAM est illicite. Toute utilisation ou reproduction par quelque procédé que ce soit constituerait une contrefaçon sanctionnée par les dispositions des articles L.335-1 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle et, de manière générale, une atteinte aux droits de la FNAM.

FNAM 22, avenue Franklin Delano Roosevelt F75008 PARIS | T: +33.1.86.64.12.34

© FNAM 2008-2023