

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 16/11/2023	Compte-rendu

Participants

- Valérie BORIE – AIR CALIN
- Anaïs BENSÂÏ – FNAM
- Éric TRAUTMANN – FNAM
- Diane BERTONCINI - FNAM
- Muriel ASSOULINE – FRENCH BEE
- Christophe COTTREZ – HOP
- Renaud LEPELIER – AIR FRANCE
- Stéphanie MACQUET – JCP CONSEIL
- Alison RIBOUT – TIME TO FLY
- Carinne HEINEN – EASY JET
- Marc-Antoine BLONDEAU – AIR CARAIBES ATLANTIQUE
- Alexandre DI CIOCCIO – LA COMPAGNIE
- Julian MARTINELLI - TRANSAVIA
- Olivier SCIARA – UAF

Ordre du jour

1. Point réglementaire

- a. Part-IS - Part IS allégée
- b. Arrêtés APU
- c. REX: CBT marchandises dangereuses
- d. REX: Réglementation 2018/1042 dite « Germanwings »
- e. eMCO: Extended Minimum Crew Operations.

2. Point sur les groupes de travail & comités

- a. GT Cybersécurité
- b. CERT Aviation France
- c. Comité CSCE
- d. CSCA
- e. GCCCTA OSAC
- f. Retour sur les COMEX de Coordination des Aéroports
- g. GT Gestion fatigue PN

3. Sujets en cours

- a. DSNA : Implémentation de 4-Flight
- b. DSNA Customer Meeting
- c. GT Aérien JO

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 : 16/11/2023	Compte-rendu

1. Point réglementaire

a) Part-IS - Part IS allégée

Pas de remarques.
Voir la présentation.

b) Arrêtés APU

Pas de remarques.
Voir la présentation.

c) REX: CBT marchandises dangereuses

Transavia :

- Programme CBT MD déposé et conforme niveau PN ;
- Le dossier n'a pas encore été déposé pour le personnel au sol. La DSAC a relevé des écarts. La mise en œuvre du CBT est compliquée avec les sous-traitants.

La Compagnie :

- Programme CBT MD déposé et conforme pour l'ensemble du personnel ;
- Suite à l'audit de la DSAC, un écart a été relevé au niveau de la mesure de performance du programme CBT DG.

Time to Fly :

- Difficulté de mise en œuvre du programme CBT DG pour les petits exploitants ;

d) REX: Réglementation 2018/1042 dite « Germanwings »

Des tests ont été effectués par la GTA cependant aucune compagnie n'a reçu de retour dans la base SAFA.

Voici les explications fournies par le pôle DSAC/ NO/RAMP :

- Les tests d'alcoolémie effectués dans le cadre de l'AIR OPS (y compris ceux réalisés en France par la GTA) sont rentrés dans la base européenne SAFA.
- En ce qui concerne la notification, il y a l'obligation de notifier les exploitants en cas d'écarts Cat2 ou Cat3. Comme un test négatif ne conduit pas à relever un écart, certaines autorités pourraient ne pas notifier les tests négatifs (le LBA, par exemple, ne notifie que les rapports avec Cat2 ou Cat3).
- La DSAC en revanche notifie bien les résultats des tests, y compris négatifs, aux exploitants enregistrés sur la base SAFA. Pour une petite minorité d'entre eux (environ 5%), aucun mail de contact n'est toutefois disponible dans la base SAFA, ce qui pose difficulté pour la communication du rapport.

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 16/11/2023	Compte-rendu

e) eMCO: Extended Minimum Crew Operations.

Voir la présentation.

Une présentation par Airbus et Dassault aura lieu lundi 04 décembre à la FNAM de 13h à 17h.

Un débrief de la réunion est prévu avec Air Calin.

2. Point sur les groupes de travail et comités

a) GT Cybersécurité

Pas de remarques.

Voir la présentation.

b) CERT AVIATION FRANCE

Pas de remarques.

Voir la présentation.

c) Comité CSCE

Pas de remarques.

Voir la présentation.

d) CSCA

Une présentation du CSCA (collectif sécurité de circulation aéroportuaire) est annexée à ce compte rendu.

e) GCCCTA OSAC

Voir la présentation.

Remarques :

- N'hésitez pas à contacter le service qualité de OSAC via leur site internet si vous observez des incohérences au niveau de l'interprétation des règlements ou à nous faire des remontées avec des exemples concrets ;
- La FNAM rencontre le nouveau président de OSAC le 28 novembre.

f) Retour sur les COMEX de coordination des aéroports

Pas de remarques.

Voir la présentation.

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 16/11/2023	Compte-rendu

g) GT Gestion fatigue PN

Pas de remarques.

Voir la présentation.

La première session aura lieu le 4 décembre de 10h à 12h en visioconférence.

3. Sujets en cours

a) DSNA: Implémentation de 4-Flight

Pas de remarques.

Voir la présentation.

b) DSNA Customer Meeting

Pas de remarques.

Voir la présentation.

c) GT Aérien JO

Pas de remarques.

Voir la présentation.

4. Points Divers et Problématiques

a) Points divers

- **Difficultés opérationnelles liées aux restrictions de survol : FIR ASMARA, optimisation des routes difficile dans certaines régions...**

FRENCH BEE : Problématique de la FIR d'ASMARA par laquelle transitent les vols vers l'Océan Indien.

Le trafic est extrêmement dense dans cette région et il y a un point tournant sur la route (ULONI) qui nécessite un changement de niveau pour respecter la règle ICAO RVSM. Les services ATC sont parfois dépassés et cela augmente le risque d'airprox. Ils ont eu un événement TCAS RA fin 2022.

Action FNAM : La DSNA ne peut pas agir pour faire évoluer l'ATC dans cette FIR. Nous avons donc pris contact avec la DTA (Mission Coopération Internationale), ainsi qu'avec le bureau OACI de Nairobi.

- **Carence de mécaniciens**

HOP : Carence de mécaniciens sur CDG ;

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 16/11/2023	Compte-rendu

- **Retard de livraison d'avion en sortie de maintenance à cause des difficultés d'approvisionnement en pièces détachées**

Au-delà du sujet des pièces détachées, les discussions se sont orientées vers la problématique d'attribution de créneaux de maintenance dans les MRO. Aujourd'hui les MRO sont saturés et les compagnies rencontrent des difficultés à trouver des créneaux pour réaliser les opérations de maintenance programmées.

Des dérogations MEL sont accordées aux compagnies car les délais induits par les procédures RIE sont dépassés. OSAC est de plus en plus vigilant à ce sujet.

→ **Action FNAM.**

- **Gestion des PAXIs au sol : procédures compagnie aérienne / assistance en escale**

French Bee et Transavia ont mis en place une procédure avec les assistants en escale à propos de la gestion des PAXI au sol.

Remarque 1: Le module permettant de révéler les passagers blacklistés se déclenche seulement au niveau du DCS (enregistrement du passager) et non lors de la réservation du billet. Il n'y donc aucun moyen d'empêcher un passager blacklisté de se présenter au comptoir d'enregistrement.

Les compagnies aériennes travaillent sur un dépôt de plainte simplifié pour le personnel navigant. Les entreprises d'assistance en escale devraient mettre en place les mêmes types de procédures pour leurs agents de passage (autorité à définir car les agents travaillent côté ville et côté piste : GTA ou PAF).

Remarque 2 : Air Calin a délégué au chef d'escale le pouvoir du commandant de bord concernant l'autorisation des passagers à embarquer.

L'EASA a lancé une campagne d'information au sujet des PAXIs, vous trouverez le lien ci-dessous :

<https://www.easa.europa.eu/en/notonmyflight>

Rappel réglementaire : Régime de sanctions administratives et pénales permettant de réprimer le comportement de pax perturbateurs

- Ordonnance n° 2022-831 du 1^{er} juin 2022 créant un régime de sanctions administratives et pénales permettant de réprimer le comportement de passagers aériens perturbateurs

Lien : [Cliquez ici](#)

Le passager empruntant un vol exploité en transport aérien public ne doit, par son comportement, pas compromettre ou risquer de compromettre la sécurité de l'aéronef ou celle de personnes ou de biens à bord.

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 16/11/2023	Compte-rendu

Amendes :

Une amende administrative peut être prononcée par l'autorité administrative compétente à l'encontre de tout passager d'un vol exploité en transport aérien public par un transporteur titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée par la France qui :

- Utilise un appareil électronique ou électrique lorsque son utilisation a été interdite pendant une phase ou la totalité du vol par le personnel navigant, constitué de l'équipage de cabine et de l'équipage de conduite ;
- Entrave l'exercice des missions de sécurité du personnel navigant ;
- Refuse de se conformer à une instruction de sécurité donnée par le personnel navigant.

Le montant de l'amende administrative est fixé en tenant compte de la nature et de la gravité du manquement et ne peut excéder 10 000€ par manquement constaté.

Le montant maximal peut être doublé en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an.

Une personne faisant l'objet d'une interdiction d'embarquement, qui ne s'y conforme pas, est punie d'une amende administrative de 3 750€.

- Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2022-831 du 1^{er} juin 2022 créant un régime de sanctions administratives et pénales permettant de réprimer le comportement de passagers aériens perturbateurs

Lien : [Cliquez ici](#)

- Interdiction d'embarquement à bord d'un aéronef

Outre l'amende, l'autorité administrative peut prononcer à l'encontre du passager perturbateur une interdiction d'embarquement à bord d'un aéronef exploité en transport aérien public par un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée par la France.

Cette interdiction d'embarquement est prononcée pour une durée maximale de 2 années et peut être assortie d'un sursis partiel ou total.

Cette durée peut être portée à 4 ans si, dans les 2 années précédentes, cette personne a fait l'objet d'une mesure d'interdiction.

La décision d'interdiction est communiquée aux transporteurs, qui sont tenus d'annuler les billets délivrés à la personne visée par cette interdiction, de lui en refuser la délivrance ainsi que l'accès à bord de l'aéronef s'il se présente à l'embarquement.

Le transporteur aérien peut s'assurer qu'un passager qui se présente à l'embarquement n'est pas frappé d'une mesure d'interdiction d'embarquement lorsqu'il présente son document d'identité.

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Commission Affaires Techniques et Réglementaires
Date : 16/11/2023	Compte-rendu

b) Session d'échanges

- **Adoption à l'Assemblée nationale de la Loi relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social**

La loi relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social demande aux contrôleurs aériens de déclarer avec 48 heures de préavis leur intention de faire grève. Elle va permettre aux compagnies aériennes d'ajuster leur programme de vols plus facilement à l'avance, de plus, les annulations le jour J pourront alors être évitées.

*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 #28 – 16 novembre 2023

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

Ordre du jour

1^{ère} partie

Point réglementaire

- ❖ Part-IS - Part IS allégée
- ❖ Arrêtés APU
- ❖ REX: CBT marchandises dangereuses
- ❖ REX: REX Réglementation 2018/1042 dite « Germanwings »
- ❖ eMCO: Extended Minimum Crew Operations.

2^{ème} partie

Point sur les groupes de travail & comités

- ❖ GT Cybersécurité
- ❖ CERT Aviation France
- ❖ Comité CSCE
- ❖ CSCA
- ❖ GCCCTA OSAC
- ❖ Retour sur les COMEX de Coordination des Aéroports
- ❖ GT Gestion fatigue PN

3^{ème} partie

Sujets en cours

- ❖ DSNA: Implémentation de 4-Flight
- ❖ DSNA Customer Meeting
- ❖ GT Aérien JO

4^{ème} partie

Points divers et problématiques

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

Point Réglementaire : *Part-IS & Ateliers Part-IS allégée (1/2)*



EASY ACCESS RULES pour la **PART-IS** publié sur le site de l'EASA le 31/10/2023.

Lien ici: <https://www.easa.europa.eu/en/regulations/information-security>

Point Réglementaire : *Part-IS & Ateliers Part-IS allégée (2/2)*

Part-IS allégée

Dans le cadre de la task force EASA « Part-IS Implementation », des ateliers vont avoir lieu afin de travailler sur le thème « Part-IS for small organisations ».

Plusieurs ateliers avec la DSAC, OSAC et les organisations vont avoir lieu afin de valider les critères à prendre en compte dans l'analyse de risque, pour que certains opérateurs puissent bénéficier d'une Part-IS allégée.

Le premier atelier « Part-IS adaptée » sera organisé le 13 décembre et il traitera des organisations CAT & SPO dans un premier temps.

Pour information : IS.OR.200 (d)

(d) The processes, procedures, roles and responsibilities established by the organisation in order to comply with point IS.OR.200(a) ***shall correspond to the size of the organisation and the nature and complexity of its activities***, taking into account the risks inherent in these activities, and may be integrated within other existing management systems already implemented by the organisation.

Point Réglementaire : *Publication des arrêtés de limitation d'utilisation APU (1/2)*

Les arrêtés de limitation d'utilisation des APU sur les aéroports de **Orly, CDG, Le Bourget, Toulouse, Lyon, Nice, Marseille, Lille, Nantes, Bâle et Beauvais** ont été publiés.

Ils entrent en vigueur au **1^{er} décembre 2023** (cf tableau en annexe)

- Malgré les commentaires de la Fnam, les mesures dérogatoires ne sont suffisamment pas précisées dans l'arrêté (notamment sur les tâches incluses dans les opérations en escale).
- De même, malgré nos demandes, les temps ne sont pas harmonisés sur toutes les plateformes.
- Lorsque les moyens de substitution ne sont pas disponibles, le temps d'utilisation maximal au départ est de 30 min et de 20 min à l'arrivée sur les **avions moyens porteurs**. Cela permet en escale d'utiliser l'APU pendant 50 min, soit en général le temps programmé d'escale.
Ces temps peuvent poser cependant problème **sur la première vague de départ du matin** (30 min d'utilisation maximum quand les moyens de substitution sont indisponibles)

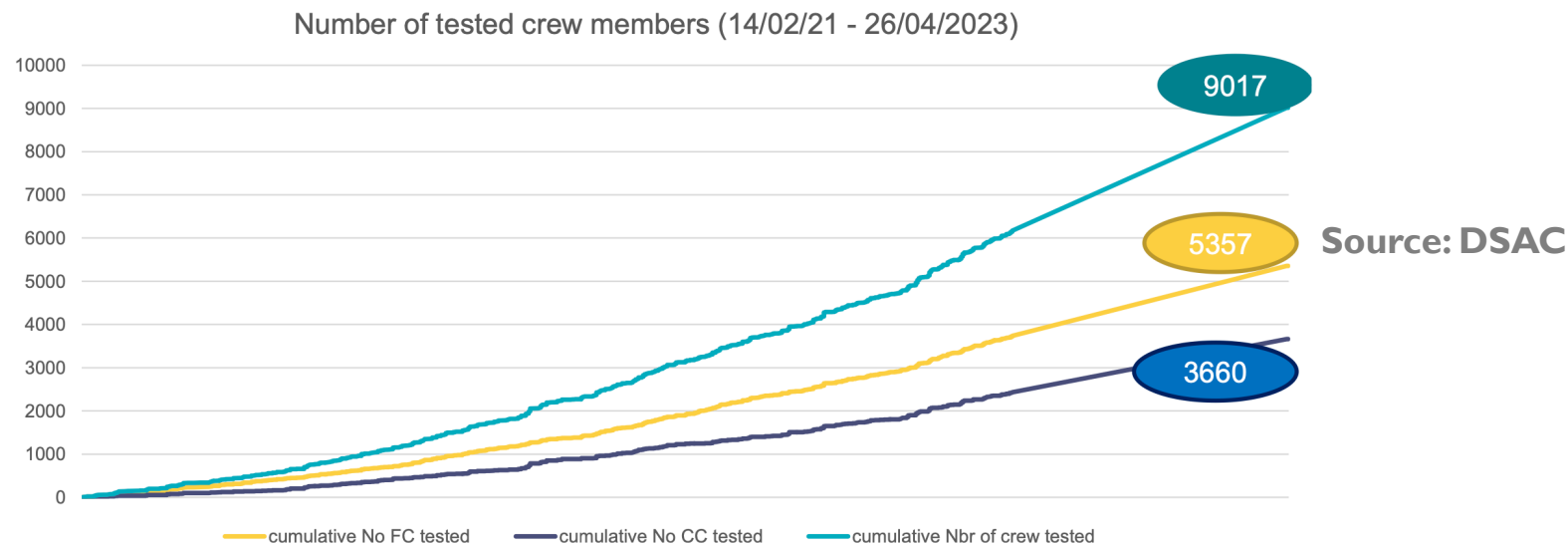
Point Réglementaire : *Publication des arrêtés de limitation d'utilisation APU (2/2)*

	Nice	Lyon	Marseille	Toulouse / Lille / Bordeaux	Orly / CDG / Bâle	Le Bourget	Nantes / Beauvais
Départ <i>(Référence : heure programmée de départ)</i>	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min	- 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	- 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 : 10 min - pour les postes non équipés : 20 min

Point Réglementaire : *REX Réglementation 2018/1042 dite « Germanwings »*

Rappels: rapports de tests par les autorités

- La saisie des rapports de tests d'alcoolémie devra être effectuée par le pôle RAMP directement dans la base européenne
- Format de rapport : utilisation du modèle de l'EASA pour les tests d'alcoolémie (réalisés hors inspection RAMP)
- Les exploitants français sont notifiés des rapports réalisés par la GTA via la base SAFA



■ Bilan

- Programme de soutien: retour sur la mise en œuvre
- Contrôles effectués:
 - GTA ;
 - Pays UE;
 - Par l'exploitant;

Point Réglementaire : *REX CBT Marchandises dangereuses*

Rappels:

- Depuis le 31/12/2022, la formation MD est devenue une formation basée sur les compétences (CBT).
- L'approche CBT est obligatoire pour toute formation faite après le 01/01/23.
- Les formations par catégories effectuées avant le 01/01/23 resteront valides jusqu'au 31/12/24.

■ **Bilan**

- Avez-vous déposé le nouveau programme de formation?
- Avez-vous commencé de former selon l'approche CBT?
- Avez-vous eu des écarts de la DSAC à ce sujet?

Point Réglementaire : *Extended Minimum Crew Operations (eMCO)*

Présentation par Airbus et Dassault le lundi 04 décembre à la FNAM de 13h à 17h.

Limite de 30 places maximum.

Une consultation a été lancée sur le rapport « Best Intervention Strategy (BIS) » à propos du sujet suivant "**Extended Minimum Crew Operations**" (eMCO concept).

Cette consultation a été lancée afin de préparer la RMT.

L'objectif de cette proposition serait de pouvoir réduire le risque fatigue des pilotes (repos en vol en croisière possible où la réglementation ne le permet pas aujourd'hui) en permettant les opérations en single pilot durant la phase de croisière.

D'après l'EASA, cela permettrait également :

- aux pilotes d'être plus performants et vigilants durant les phases d'approches et d'atterrissages ;
- aux compagnies d'améliorer leurs performances ;

Merci de nous envoyer vos questions en amont: dibertoncini@fnam.fr

Ordre du jour

1^{ère} partie

Point réglementaire

- ❖ Part-IS - Part IS allégée
- ❖ Arrêtés APU
- ❖ REX: CBT marchandises dangereuses
- ❖ REX: REX Réglementation 2018/1042 dite « Germanwings »
- ❖ eMCO: Extended Minimum Crew Operations.

2^{ème} partie

Point sur les groupes de travail & comités

- ❖ GT Cybersécurité
- ❖ CERT Aviation France
- ❖ Comité CSCE
- ❖ CSCA
- ❖ GCCCTA OSAC
- ❖ Retour sur les COMEX de Coordination des Aéroports
- ❖ GT Gestion fatigue PN

3^{ème} partie

Sujets en cours

- ❖ DSNA: Implémentation de 4-Flight
- ❖ DSNA Customer Meeting
- ❖ GT Aérien JO

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

- 13 sessions déjà réalisées
- Prochaine session le 30/11/2023
- Objectifs du GT
 - ❖ Identification des événements 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 que 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 a été faite le 26 avril aux membres de l'EASA ayant en charge le développement du règlement Part-IS (en présence de la DGAC).

Une présentation a également été faite à OSAC le 03 novembre dernier.

Points sur les groupes de travail & comités : *CERT Aviation France*

Le CERT Aviation fournit les services suivants :

- Réponse aux incidents de premier niveau (actions réflexes techniques et réglementaires, coordination avec les autorités françaises et le CSIRT régional),
- Veille sur les vulnérabilités,
- Sensibilisation des bénéficiaires.

Le CERT Aviation est une association dont la mission est d'aider toute organisation du secteur de l'aviation à mieux appréhender les questions relatives à la cybersécurité. Ses objectifs sont:

- Renforcer la connaissance et la confiance mutuelle au sein de la communauté aéronautique, par des organisations et des points de contact ;
- Répondre aux incidents qui lui sont notifiés dans le périmètre du transport aérien français, en traitant les incidents et les alertes, en coordonnant la réponse aux incidents avec les CERT partenaires et en fournissant un soutien à la gestion de crise si nécessaire ;
- Coopérer avec les autres CERT de confiance impliqués dans l'aviation ;
- Anticiper les cyber-attaques susceptibles d'affecter une ou plusieurs organisations du secteur de l'aéronautique française en mettant en place un observatoire des menaces ;
- Contribuer au développement d'une culture de la cybersécurité par des actions de sensibilisation ;
- Faciliter l'accès aux services d'audit, de sensibilisation et de formation pour l'industrie aéronautique française.

Le CERT Aviation France est composé de membres fondateurs et de membres. Les membres fondateurs sont Air France, le groupe ADP, Dassault Aviation, la DGAC, la FNAM, Thalès AVS, et l'UAF. Toute organisation du secteur de l'aviation peut adhérer à l'association.

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:
 - ❖ Aéroport de Caen en septembre 2023;
 - ❖ TCR en octobre 2023;
 - ❖ SAMSIC APMR en mai 2023;
 - ❖ 3S Alyzia en avril 2023;

12 audits réalisés sur 16 (75%)

- Audits de recyclage programmés:
 - ❖ Aéroport de Rennes en novembre 2023;
 - ❖ Ladybird en décembre 2023;

- Dernier comité CSCE le 13 novembre 2023

Points sur les groupes de travail & comités : **CSCA**

Actions et réunions prévues au sein du CSCA:

- **Réunion de pilotage du CSCA** (*4 fois par an*) : ADP/AF/FNAM/AOC/CSAE - partage de données et indicateurs sécurité, évènements significatifs à partager, préparation des réunions semestrielles et hot spot
- **Réunion de réseau CSCA** (*2 fois par an*): tous les adhérents - Partage des hot spots, indicateurs clefs, process ou structures existants (ex: SGS...), remontées terrain, actions à venir
- **Evènement sécurité terrain** (*2 fois par an*)

Le Collectif Sécurité Circulation Aéroportuaire a été créé en avril 2023 à l'initiative du **Groupe ADP, Air France, de la CSAE et de la FNAM**.

Ambitions du CSCA :

- Fédérer **les entreprises** autour des sujets prévention et sécurité, dans un contexte de renouvellement massif des salariés sur ORLY et CDG
- Réduire les risques liés aux déplacements piétonniers et routiers en développant une **culture sécurité partagée « 0 accident »**
 - ❖ Il s'agit d'une démarche qui vise à compléter l'existant (SGS, resp. prévention de chaque entreprise), à dynamiser, à créer la force d'un collectif.
 - ❖ Ce n'est pas une organisation visant à suppléer les organisations existantes traitant des sujets opérationnels. L'intention est d'agir sur les comportements individuels et collectifs.

Objectifs:

- Promouvoir la sécurité
- Faciliter les relations entre entreprises sur les plateformes de CDG et Orly

Une charte d'engagement en faveur de la sécurité sera signée le 25 Janvier 2024 à la FNAM, en présence de la DSAC, par groupe ADP, Air France, la FNAM, AOC ORLY & CDG, et la CSAE.

Points sur les groupes de travail & comités : *GCCCTA OSAC (1/2)*

Dernier GCCCTA du 18 octobre 2023

- **Projet FOX:** Séparation des activités « régaliennes » couvertes par l'habilitation et des activités de diversification développées par OSAC (prestations aux Autorités civiles et militaires en France et à l'étranger et de certification de Systèmes de Management de la Qualité).
La séparation des deux types d'activités dans deux sociétés distinctes permettra une meilleure lisibilité au moment de la mise en place du système de taxes qui ne s'appliquera qu'aux missions régaliennes.
- **Engagement du niveau de service:** Objectif atteint pour le délai de traitement des agréments et licences. OSAC doit encore progresser pour le délai de traitement des aéronefs (exports, classifications ...)
- **Flash sécurité n°4:** Le flash a été émis à la demande de la DSAC à la suite du signalement de pièces de moteurs CFM et GE fournies par la société britannique AOG Technics avec un certificat libératoire falsifié. L'EASA a publié une notification de « fausse pièce » sur son site. OSAC rappelle les actions à mettre en place par les organismes agréés Partie-145 et Partie-CAMO.
- **Pièces PMA:**
Définition d'une pièce dite « PMA » (Parts Manufacturer Approval) selon la FAA : approbation combinée de conception et de production délivrée pour les articles de modification et de remplacement et qui permet à un fabricant de produire et de vendre ses articles pour une installation sur des produits certifiés.
Si vous avez un doute sur le niveau de criticité mentionné sur le certificat libératoire de la pièce, OSAC invite les organismes à se renseigner sur la pièce en vérifiant par exemple si elle est couverte par un STC américain validé EASA ou émis par l'EASA.
Les organismes confrontés à des difficultés pour établir l'acceptabilité d'une pièce « PMA » sont invités à solliciter OSAC qui pourra les aider dans leur enquête.

Points sur les groupes de travail & comités : *GCCCTA OSAC (2/2)*

- **Altmoc sur l'acceptabilité des pièces reçues avec un FAA Form 8130-3, TCCA Form 24-0078 ou TCCA Form One « simple release » par un organisme Partie 145:** Le texte actant la décision de la France d'autoriser l'acceptation automatique des pièces concernées est prêt. Il va être soumis à l'EASA pour avis.
Sa mise en œuvre est fixée au 1^{er} janvier 2025 et il sera publié en section 05 du module documentation technique du site OSAC.
- **Redevances:**
Le projet d'arrêté relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile est toujours en cours de rédaction par la DSAC. Une commission consultative devrait être prévue dans les mois qui arrivent. Le nouvel arrêté sera applicable au 1^{er} janvier 2025.

Les redevances OSAC devraient augmenter autour de 5% au 1^{er} janvier 2024 afin de prendre en compte l'inflation. La décision finale incombe au ministère de l'Economie et des Finances qui prendra certainement en considération un indice officiel.
Les adhérents de la FNAM ont été consultés à ce sujet: l'impact n'est pas significatif pour les organisations ayant répondu.
- **Audit de standardisation EASA:**
Un audit de standardisation de l'EASA aura lieu début février 2024. Les organismes retenus par l'Agence pour auditer la surveillance de la DSAC et d'OSAC sont généralement connus seulement 15 jours avant, mais la DSAC tente de les obtenir plus rapidement afin de pouvoir prévenir les organismes concernés au plus tôt.

Points sur les groupes de travail & comités : *Retour sur les COMEX de coordination des Aéroports*

CDG

- Point trafic été 2023 (du 1^{er} juillet au 31 août)
 - ❖ 13 millions de passagers, soit 89% du trafic 2019
 - ❖ 75,5 K mouvements, soit 86% du trafic 2019
 - ❖ Remplissage global 86 % (départ 87 % , arrivée 84 %)
- Travaux Majeurs 2024
 - Mai 2024: Réouverture du terminal 2C après travaux EDS STD3
 - début S25: Réouverture du terminal 2A après travaux EDS STD3

ORLY

- **Manque de contrôleurs aériens sur la tranche horaire 6h-7h** : baisse des paramètres de coordination. COHOR ne pourra plus garantir la force majeure sur les aéroports non français sur les vols annulés à partir de S24.
- Installation des PCA sur les postes avion : 4 postes avion supplémentaires fermés par mois.

NICE

- Aucun travaux pour S24 pour garder une capacité maximale pour les JO

NANTES

- Immobilisation de 1 à 2 postes avion par mois
- Fermeture de l'aéroport
 - ❖ Nuit du mardi 14 au mercredi 15 novembre 2023 : 19h00 – 05h59 ;
 - ❖ Nuit du mardi 21 au mercredi 22 novembre 2023 : 19h00 – 05h59
- **Décision de coordonner l'aéroport en saison été et de rester en facilitation en saison hiver**

BÂLE-MULHOUSE

- **Annnonce du passage en facilitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à partir de la saison été S24**

Points sur les groupes de travail & comités : *GT Gestion de la fatigue PN*

Action de la dernière CAT&R: **création d'un groupe de travail dédié à la gestion de la fatigue PN.**

Depuis la reprise des vols post-covid, les compagnies aériennes:

- reçoivent de plus en plus de rapports de fatigue,
- ont de plus en plus de difficultés à recruter des PN pour les vols long-courriers.

Objectifs:

- traiter de manière réactive et proactive la problématique de gestion de la fatigue: analyse des rapports de fatigue en les mutualisant et en les classant par type d'exploitation (moyen-courrier et long-courrier) ;
- traiter de manière prédictive la problématique de gestion de la fatigue: anticiper les difficultés de recrutement, analyser les processus internes dans leur environnement en identifiant les problèmes potentiels ou futurs ;

La première session aura lieu le 4 décembre de 10h à 12h en visioconférence.

Ordre du jour

1^{ère} partie

Point réglementaire

- ❖ Part-IS - Part IS allégée
- ❖ Arrêtés APU
- ❖ REX: CBT marchandises dangereuses
- ❖ REX: REX Réglementation 2018/1042 dite « Germanwings »
- ❖ eMCO: Extended Minimum Crew Operations.

2^{ème} partie

Point sur les groupes de travail & comités

- ❖ GT Cybersécurité
- ❖ CERT Aviation France
- ❖ Comité CSCE
- ❖ CSCA
- ❖ GCCCTA OSAC
- ❖ Retour sur les COMEX de Coordination des Aéroports
- ❖ GT Gestion fatigue PN

3^{ème} partie

Sujets en cours

- ❖ DSNA: Implémentation de 4-Flight
- ❖ DSNA Customer Meeting
- ❖ GT Aérien JO

4^{ème} partie

Points divers et problématiques

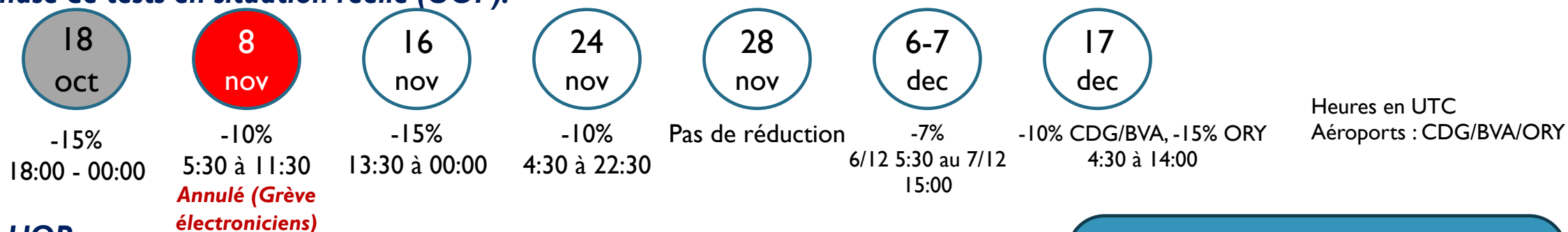
- ❖ Point divers
- ❖ Séance d'échange et tour de table

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

■ Focus sur Paris ACC

→ Date de mise en service reportée : 05.11.2024

1^{ère} phase de tests en situation réelle (UOP):



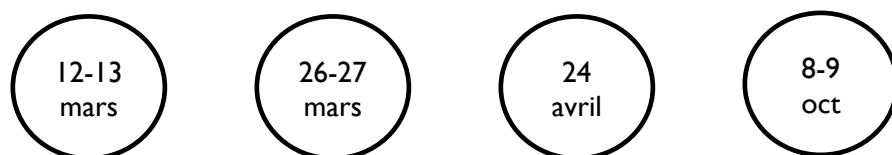
2^{ème} UOP :

- Du 9 janvier au 14 février
- BVA et LBG seront coordonnés durant cette période
- Sur CDG, ORY, LBG et BVA, baisse temporaire des paramètres de coordination (-30%)
- Les historiques de compagnies seront préservés

Retour sur l'UOP du 18 oct:

- Retard moyen / vol: 8,75 min
- Extra staff mobilisé durant l'UOP
- Des abattements sont toujours nécessaires pour les prochains UOP

3^{ème} UOP:



Attention: Implémentation d'une nouvelle version de 4-Flight:

- **Reims ACC:** Nuit du 12-13 mars 2024
- **Marseille ACC :** Nuit du 26-27 mars 2024

Sujets en cours : *Retour sur le DSNA Customer Meeting du 09 Novembre 2023 (1/5)*

■ Operations 2023

Trafic 2023

→ Trafic à 97% du trafic de 2019 avec:

- ❖ ↗ des survols
- ❖ ↘ des vols domestiques (loi Climat et résilience de 2021)

Le semestre de grèves explique la différence de trafic avec 2019

Retards

- **Ponctualité:** 78,83% vs 92,82% en 2022
- **Retard moyen (toutes causes) :**
 - ❖ <15 min : 2,59 min vs 1,55 min en 2022
 - ❖ >15 min: 34,82 min vs 33 min en 2022
- **Retard moyen (CRSTMP):** 0,92 min vs 0,98 min en 2022

C: ATC Capacity / R: ATC Routing/ S: ATC Staffing/ T: Equipment (ATC)/ M: Military Activity/
P: Special Event

Retards CRNA

ACC	Retard ATC CRSTMP (min)	Retard ATC CRSTMP (%)
REIMS*	830 k'	63%
MARSEILLE*	907 k'	39%
PARIS	303 k'	19%
BORDEAUX	56 945'	32%
BREST	69 717'	12%

* Implémentation de 4-Flight

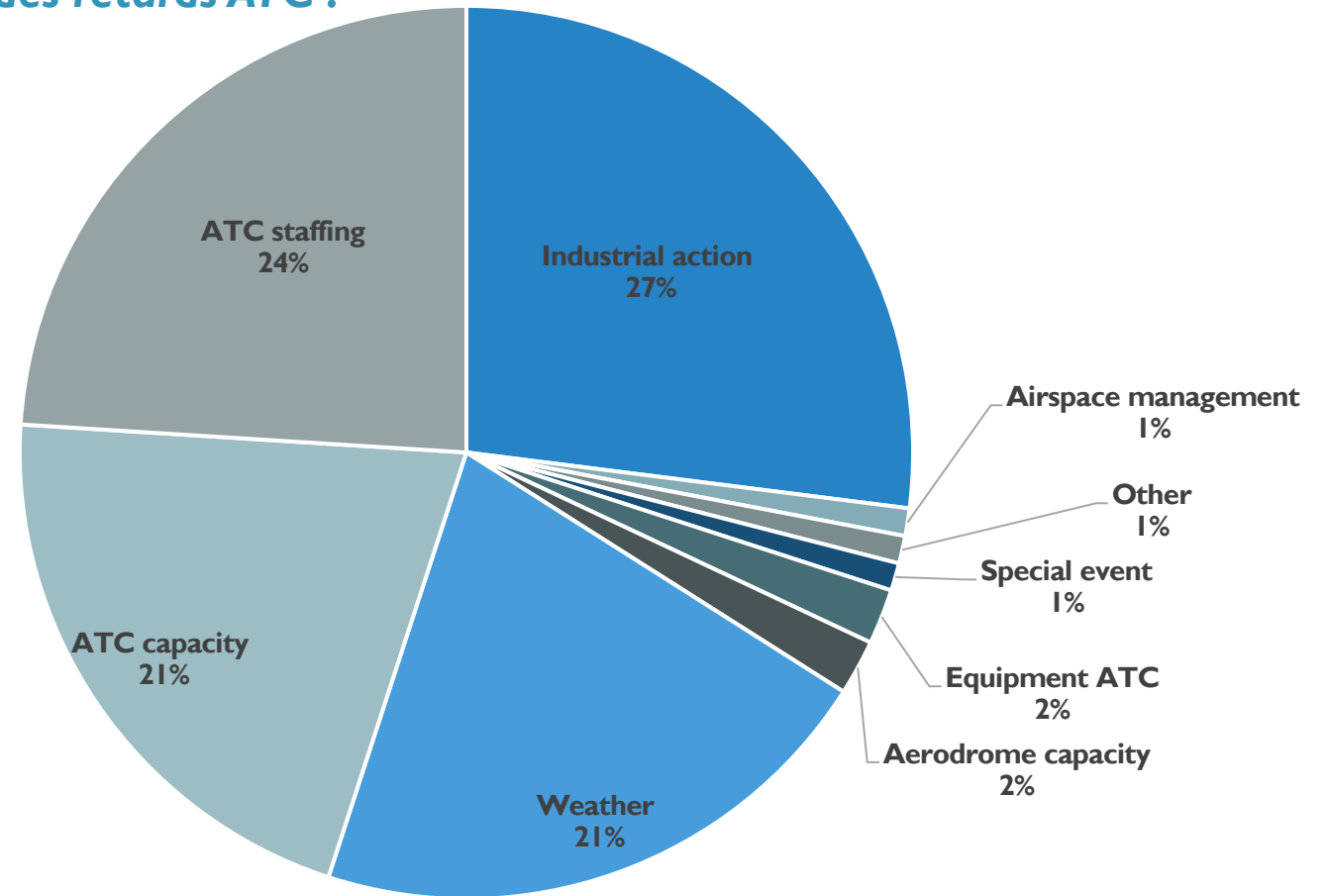
Sujets en cours : *Retour sur le DSNA Customer Meeting du 09 Novembre 2023 (2/5)*

■ Operations 2023

Points clés :

- Impact des grèves au 1^{er} semestre (27%)
- Hausse des délais météo (x 2 par rapport à 2022 et 2019)
- Impact de 4-flight sur la capacité ATC (AIX et REIMS ACC)
- Pas d'amélioration des délais ATC staffing par rapport à 2019

Répartition des retards ATC :



Sujets en cours : *Retour sur le DSNA Customer Meeting du 09 Novembre 2023 (3/5)*

■ Perspectives 2024

Modification des espaces aériens supérieurs: Transfère d'espaces aériens ACC < FL195 vers les APP afin de réduire la formation des contrôleurs en ACC (3 à 6 mois)

- Brest ACC → APP: ok
- Projets: Reims ACC (nov 24) et Bordeaux ACC

Rationaliser l'organisation de la DSNA sur les APP et les TWR

- Regrouper les approches (Biarritz → Pau, La Rochelle → Bordeaux, Deauville → Rennes (T2 24), Rouen → Lille (T2 24), Lorraine → Strasbourg (25))

AFIS:

- La DSNA a dressé un état des lieux des aéroports régionaux français (79 TWR) qui potentiellement pourraient être susceptibles de remplacer les contrôleurs aériens par des agents AFIS (**réduction de 25%**) .
Cette liste a été validée par la DTA, la DSAC. Elle doit être validée par le ministre des Transports.
- Des concertations locales (sous l'égide du préfet) ont déjà commencé sur les aéroports de Châteauroux et St Etienne.
Merci de nous signaler si vous n'avez pas été conviés aux réunions de ces 2 aéroports.

Accord social en discussion:

- **ACC:** ↗ productivité / ↗ ATCO sur Reims / Limiter la mobilité
- **APP:** ↗ productivité ORY, CDG, Nice, Lyon, Marseille, Montpellier / Limiter la mobilité

Sujets en cours : *Retour sur le DSNA Customer Meeting du 09 Novembre 2023 (4/5)*

■ **ELT (DT: Distress Tracking)**

Mise en service des balises:

- Les données des balises peuvent être distribuées de manière opérationnelle depuis le 01/01/23.
- Les premiers aéronefs sont entrés en service depuis avril 2023.
- Les balises ELT(DT) seront obligatoire sur les nouveaux aéronefs au 01/01/24.
- Au 01/04/25 les balises ELT(DT) devront être conformes aux exigences ADT (Autonomous Distress Tracking (ADT) = detection of unusual situation in flight + tracking (DOC10165)).

Les balises ELT(DT) ont été conçues pour être activées automatiquement ou manuellement alors que l'avion est encore en vol. Les messages ELT(DT) seront distribués par les MCC directement aux centres de recherches et de sauvetage (RCC) et indiqueront qu'un accident est susceptible de se produire.

Sujets en cours : *Retour sur le DSNA Customer Meeting du 09 Novembre 2023 (5/5)*

■ ELT (DT)

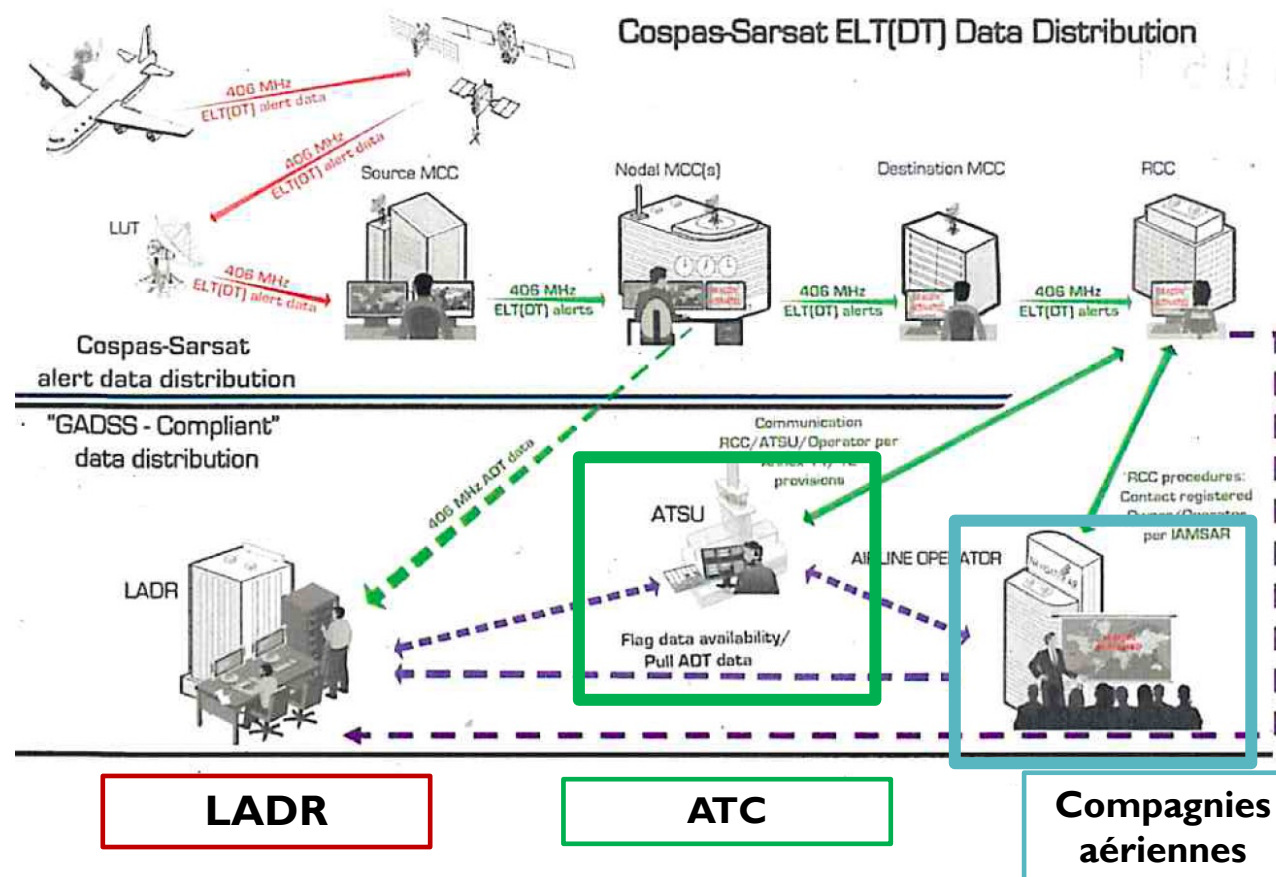
LADR: Location of an Aircraft in Distress Repository

La base de données centralisatrice «LADR » sera exploitée par Eurocontrol. Elle enverra des notifications - non considérées comme des alertes aux utilisateurs enregistrés.

Le LADR n'est pas encore opérationnel. Une procédure transitoire est mise en place pour gérer les alertes ELT(DT).

Dans le courrier DSNA-SAR du 20/09/23, le département SAR de la DSNA vous propose:

- De préparer la procédure qui prévaudra à la mise en service du LADR;
- De mettre en œuvre dès maintenant la procédure transitoire.



**** Si vous avez des questions, vous pouvez vous adresser au département DSNA/SAR. Les coordonnées seront ajoutées au compte-rendu de la CAT&R.**

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

Rappels

En préparation des jeux olympiques et paralympiques de 2024, des groupes de travail aérien ont été créés pour évaluer les mesures à mettre en place afin d'assurer une qualité de service très élevé, 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.

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

Principales mesures évoquées

Aéroports concernés par le dispositif de coordination

- Etude d'abaissement des paramètres de coordination sur les aéroports déjà coordonnés
- Marseille-Provence : selon compétitions (16/07 au 11/08)
- Le Bourget : du 12/07 au 16/09
- Beauvais-Tillé: dates clefs de la compétition (cérémonies, finale du 100m ...)
- Bordeaux-Mérignac : selon affiches (22/07 au 03/08)
- Lille-Lesquin : selon affiches (22/07 au 16/08)
 - ✓ Pas de coordination pour Melun-Villaroche.
 - ✓ La publication des SUP AIP devrait être se faire fin janvier 2024.

Mise en place de zones interdites ou zones réglementées:

- Une fermeture de l'espace aérien sur un rayon de 80 NM autour de Paris est prévue pour la cérémonie d'ouverture (26 juillet 2024) de 19h à 24h. Cette mesure concerne également les survols
- Créations de ZIT/ ZRT en Ile de France et à Marseille durant toute la durée des JO

Rappel des dates:

- JO : 26/07/24 au 11/08/24
- Jeux Paralympiques: 28/08/24 au 08/09/24

Ordre du jour

1^{ère} partie

Point réglementaire

- ❖ Part-IS - Part IS allégée
- ❖ Arrêtés APU
- ❖ REX: CBT marchandises dangereuses
- ❖ REX: REX Réglementation 2018/1042 dite « Germanwings »
- ❖ eMCO: Extended Minimum Crew Operations.

2^{ème} partie

Point sur les groupes de travail & comités

- ❖ GT Cybersécurité
- ❖ CERT Aviation France
- ❖ Comité CSCE
- ❖ CSCA
- ❖ GCCCTA OSAC
- ❖ Retour sur les COMEX de Coordination des Aéroports
- ❖ GT Gestion fatigue PN

3^{ème} partie

Sujets en cours

- ❖ DSNA: Implémentation de 4-Flight
- ❖ DSNA Customer Meeting
- ❖ GT Aérien JO

4^{ème} partie

Points divers et problématiques

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

Points divers

- **Difficultés opérationnelles liées aux restrictions de survol:** FIR ASMARA, optimisation des routes difficile dans certaines régions...
- **Carence de mécaniciens**
- **Retard de livraison d'avion en sortie de maintenance à cause des difficultés d'approvisionnement en pièces détachées**
- **Gestion des PAXIs au sol : procédures compagnie aérienne / assistance en escale**

Séance d'échanges et tour de table



Echanges et 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