



AOPA France  
6 rue de Galilée  
75016 Paris  
info@aopa.fr

Paris le 15/10/2010

Cher membre,

Comme vous le savez, ce 14 octobre, la commission Européenne avait à se prononcer sur l'opinion émise par l'EASA sur le sujet des licences Européennes. En langage clair, l'adoption de ce texte de l'EASA se serait traduit par la création d'une série de textes législatifs qui se seraient appliqués dans tous les pays de l'union Européenne.

L'une des conséquences de ce texte était la fin de la reconnaissance des licences non européennes au sein de l'espace communautaire et l'impossibilité de continuer à les utiliser. Tout pilote résidant dans l'un des pays de la communauté, quel que soit sa nationalité, aurait alors dû avoir une licence et des qualifications européennes pour pouvoir piloter un avion léger. Le texte prévoyait que le pilote concerné devrait repasser les épreuves théoriques et pratiques de ses qualifications pour obtenir une licence « Européenne ».

Les conséquences de ce texte auraient été dramatiques, en particulier pour les acteurs d'un secteur économique à part entière :

- Les fabricants d'avions Européens
- Les équipementiers aéronautiques Européens
- Les citoyens Européens qui possèdent ou exploitent des avions
- Les ateliers de maintenance qui entretiennent ces avions
- Les écoles auxquelles les pilotes s'adressent pour maintenir leurs compétences

Il est à noter qu'en Europe les 12 principaux constructeurs d'avions, d'équipements et de motorisations emploient directement 38000 personnes et produisent 1200 avions par an.

Le nombre de pilotes qui disposent de licences « étrangères » est supérieur à 6300, uniquement en France !

Au-delà des conséquences économiques, dont l'EASA n'a pas pris compte, ce sont les fondements de l'aviation civile internationale qui auraient été bafoués. Depuis la seconde guerre mondiale, les nations ont signé des traités et convention (Tokyo, Rome, Montréal, Chicago...) qui régissent la manière dont les avions et les pilotes de tous types peuvent circuler librement entre états. Ces mêmes pays ont adhéré à l'OACI et se sont engagés à respecter les recommandations de cet organisme international. Ce dernier prévoit clairement la manière dont les licences et qualifications doivent être reconnues entre état membres, sans que la géographie ne serve de critère qualitatif sur le sujet de la qualité de l'enseignement dans une région ou une autre.

**Lors de la séance du 14 octobre, ce texte n'a pas été adopté.**

Ne nous méprenons pas. Il ne s'agit que d'une victoire temporaire. L'EASA doit revoir sa copie avant de la représenter en Comitologie<sup>1</sup>. La date la plus probable est celle du 18 décembre.

Nous devons rester très mobilisés pour être sûrs que ce texte ne soit pas simplement revêtu d'une couche cosmétique, sans que le fond en soit changé. Nous devons continuer notre action pour que l'EASA reprenne son projet sur ses fondamentaux, en respect avec les règles et recommandations de l'OACI. Nous devons aboutir à un texte qui tienne compte des acquis des pilotes et de l'augmentation de la sécurité des vols.

L'IAOPA, les AOPA nationales, l'EGAMA (European General Aviation Manufacturers Association) ainsi que les fédérations de pilotes, en France et en Europe sont solidaires dans cette action. Les représentants de ces organisations continuent à militer pour que l'aviation générale continue à se développer.

Patrick Charrier  
Président de l'AOPA France

L'AOPA est l'association de pilotes la plus importantes au monde. Présente dans plus de 80 pays, elle défend les intérêts des pilotes (plus de 410 000) et/ou propriétaires d'avions. Ces pilotes exploitent, à titre privé, des appareils allant d'avions de tourisme jusqu'aux jets fabriqués par Dassault (Falcon). L'AOPA est également missionnée par les chefs d'entreprise dont les sociétés sont spécialisées dans le travail aérien (épandage agricole, surveillance de pêche, de pipe-lines, de conduites de gaz, de lignes électriques). Ce secteur, très dynamique malgré la crise, représente près de 40 000 emplois sans compter les sous-traitants non spécialisés et un chiffre d'affaires d'environ 25 milliards d'euros en Europe.

---

<sup>1</sup> Voir : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Comitologie>

