



Co-avionnage : position de la FFA

La FFA a participé aux cinq réunions du groupe de travail de la DGAC sur le co-avionnage entre octobre et décembre derniers. Toutes les parties prenantes du monde aérien ont pu y exprimer leurs préoccupations concernant l'ensemble des sujets : la sécurité/sûreté (accidentologie, facteurs humains [objectif destination]), le statut des sites internet de mise en relation (rémunération, publicité, proposition de vol ou demande de vol, services connexes et aide à l'organisation du vol, relation entre le site et le pilote), la concurrence avec le transport public (structure juridique, frontière entre loisir et activité régulière, activité à titre onéreux, maintien et prorogation des compétences), les assurances (aéronef, pilote et personnes transportées), responsabilité du propriétaire de l'avion, aéroclubs notamment. Toutefois, à plusieurs reprises la FFA a rappelé que l'angle fiscal devait également être pris en compte dès qu'il s'agit des avions des aéroclubs.

Conclusions de la DGAC sur le coavionnage

Le 3 décembre, la DGAC a formulé ses conclusions aux termes de l'ensemble de ces échanges très riches :

« Les vols en co-avionnage étant proposés à un large public, sans aucune restriction, et à travers une recherche active de passagers par voie de démarchage publicitaire, les passagers rencontrés par le biais des sites internet doivent être considérés comme du « public » et le co-avionnage comme du « transport public ».

Il n'existe pas de définition réglementaire de l'activité de « coavionnage ». Le modèle du coavionnage n'existant pas au moment de l'instauration du régime du partage de frais, il n'est pas possible de s'appuyer sur les dispositions réglementaires qui le régissent (notamment le règlement (UE) n° 965/2012 modifié, dit « Air Ops ») pour considérer que le co-avionnage est autorisé. Le régime du partage de frais a été conçu pour permettre aux pilotes de faire profiter leurs cercles familiaux et amicaux de leur capacité de voler. Il ne couvre pas le cas de mise en relation d'un pilote avec de parfaits inconnus. La référence au régime particulier du partage de frais ne suffit donc pas pour considérer que le co-avionnage n'est pas une activité de transport public.

Par ailleurs, au cours des travaux du GT, il est apparu que, pour offrir aux passagers utilisateurs du co-avionnage des garanties suffisantes en matière de sécurité, il fallait imposer aux sites de mise en relation un rôle actif dans la gestion de la sécurité et des risques (y compris en matière de sûreté), en s'appuyant sur les mêmes obligations que celles prévues pour le transport public.

Par conséquent, l'activité de co-avionnage n'est envisageable que dans le cadre structurel du transport public qui impose à son organisateur d'être titulaire d'un certificat de transporteur aérien (CTA) et d'une licence d'exploitation garantissant et intégrant l'ensemble des exigences de sécurité, tant sur le plan de la qualification des pilotes que de la certification et de la maintenance des avions.»

Précisons que seuls les pilotes professionnels peuvent pratiquer une activité rémunérée de transport public. Les pilotes privés (BB, LAPL, PPL) sont donc exclus de fait du coavionnage, mais attention, ils peuvent continuer à partager leur frais de vol avec des personnes de leur entourage (famille, amis, collègues, clubs, fédération).

Position de la FFA

La FFA reste attentive pour que cette position de la DGAC sur le co-avionnage ne change pas la configuration de l'article D510-7 du code de l'aviation civile sur les baptêmes de l'air, ni les possibilités du partage de frais dans le cadre de l'entourage des pilotes privés (famille, amis, collègues, clubs, fédération). Dans cette perspective, la FFA a demandé à participer au nouveau groupe de travail sur le « CTA adapté ». Pour les clubs, il est clair que le co-avionnage au travers des sites internet actuels ouverts au grand public n'est pas une activité compatible avec nos structures sous forme d'association à but non lucratif. La FFA recommande donc fortement aux aéroclubs d'insérer une formule restrictive dans leur règlement intérieur.

Vision stratégique

Force est de constater le développement du phénomène d' « ubérisation* » des relations économiques et sociales au travers des réseaux sociaux et des plateformes de partage. La « vieille » économie se voit opposée à la modernité des créateurs inventifs. Une fédération créée en 1929 peut avoir le mauvais rôle dans ce jeu médiatique, même si notre statut associatif nous positionne dans l'économie collaborative depuis plus de 80 ans... Les évolutions réglementaires américaines et/ou européennes peuvent faire bouger les lignes. Il convient de ne pas insulter l'avenir ! Donc la position de la FFA n'est pas « Non » mais « oui mais ... » : **oui pour le partage de frais mais pas au travers des plateformes internet actuelles ouvertes au grand public.**

* terme générique portant sur l'aspect disruptif à l'égard de la « vieille économie »

La FFA