

# EASA-Direktor an Jubiläums-GV der Swiss Helicopter Association

## Patrick Ky dämpfte SHA-Hoffnungen

Es war eine grosse Ehre für SHA-Präsident Nationalrat Martin Candinas zur 25. Generalversammlung am 24. Mai in Interlaken EASA-Präsident Patrick Ky begrüssen zu dürfen. Dieser dämpfte jedoch die Hoffnungen der SHA auf eine schlankere Regulierung. Immerhin zeigt sich bei der Helipilotenaltersgrenze ein Lichtblick.

Zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist es der Swiss Helicopter Association (SHA) gelungen, für ihre 25. Jubiläumsgeneralversammlung den höchsten europäischen Luftfahrtaufsichtsbeamten, Patrick Ky, Direktor der European Aviation Safety Agency (EASA), auf die Rega-Basis 10 in Wilderswil-Interlaken einzuladen. Die EASA-Delegation

reiste per Rega-Heli – der sich auf einem IFR-Trainingsflug befand – ins Berner Oberland.

### Verständnis gezeigt

Zur Freude der Mitglieder aus der Romandie hielt Patrick Ky den ersten Teil seines Referates auf Französisch. Als Pilot der General Aviation liege ihm viel an der Vereinfachung des EASA-Regelwerkes, welches in erster Linie für die kommerzielle Luftfahrt erstellt wurde, sagte er. Die General Aviation im Allgemeinen und die Helikopterfliegerei im Speziellen würden sich sehr von der kommerziellen Fliegerei der Airlines unterscheiden. Er zeigte auch Verständnis für die vielen kleinen Firmen in der General Aviation, seien es Flugschulen oder Unterhaltsbetriebe,

welche unter der Last der EASA-Regulation leiden. Deshalb habe er sich auch für Vereinfachungen in diesem Bereich stark gemacht.

Die Überarbeitung der Helikopter-Regulation hat bei Patrick Ky hohe Priorität. Die europäische Helikopterindustrie führt den Weltmarkt an, weil sie 70 Prozent aller eingesetzten Helis herstellt. Die Schweiz verfüge europaweit mit über 300 registrierten Helis – mit der Ausnahme Monacos – über die grösste Dichte. Zudem werde mit dem „Kopter-Abenteuer“ ein neue Seite in der langen Geschichte der Schweizer Helikopterbranche aufgeschlagen. Man brauche ihn nicht von der Wichtigkeit der Helis für die Schweiz zu überzeugen, die sehe er vollkommen ein, einerseits im Rettungswesen, andererseits bei der Versorgung der Berggebiete, so der EASA-Direktor.

### Jede Woche ein Heliunfall

Dann kam Patrick Ky auf die Sicherheit und deren Fakten zu sprechen, denn am Ende des Tages drehe sich bei der EASA alles um die Sicherheit. Und da stellte er der Helikopterbranche kein gutes Zeugnis aus: „In Europa ereignet sich jede Woche ein Unfall mit einem Helikopter, jeden Monat gar einer mit Todesfolge. 2017 zählten wir weltweit 143 tödliche Hubschrauberunfälle, 13 davon in Europa. Und dieser Trend hat sich in den vergangenen zehn Jahren nicht verändert. Somit haben wir den Sicherheitsstandard in der Helikopterfliegerei nicht verbessern können.“

Am meisten Unfälle, nämlich 28 Prozent, ereignen sich auf privaten Helikopterflügen. 15 Prozent aller Unfälle passieren beim Training, 20 Prozent bei Airtaxi-Flügen mit Passagieren, am wenigsten Unfälle mit nur vier Prozent würden bei Rettungsflügen verzeichnet, obwohl diese oft in sehr herausforderndem Umfeld



*EASA-Direktor Patrick Ky begrüsste die SHA-Mitglieder.*

*Le directeur de l'EASA Patrick Ky, saluant les membres de la SHA.*



SHA-Vorstandsmitglied Patrick Fauchère (links) nahm Jaime Arqué, Patrick Ky und Martin Candinas auf einen Rundflug mit.  
 Membre du conseil d'administration de la SHA, Patrick Fauchère (à gauche), embarque Jaime Arqué, Patrick Ky et Martin Candinas pour un vol de plaisance.

stattfinden, ergänzte Patrick Ky. Wenn man die Heliunfallstatistik von Europa mit jener der USA vergleiche, so stelle man fest, dass dieselben Operationen in Europa 50 Prozent weniger sicher seien

als in den USA: Die durchschnittliche Unfallzahl pro 200'000 Flugstunden beträgt in Europa 2,45, in den USA 1,89, weltweit 2,96, wobei in Afrika und Asien die höchsten Unfallraten registriert würden.

## Unfallgründe erkennen

Die EASA untersuche nun die Typologie der einzelnen Unfälle, man sei da erst am Anfang. Dass sich 15 Prozent aller Heliunfälle während der Pilotenausbildung in Europa ereignen, sei nicht normal, da müsse etwas geschehen. Nur sehr wenig Unfälle würden sich aus technischen Gründen ereignen, die meisten aufgrund der einzelnen Operation, des Wetters, des Piloten, der Umgebung. Patrick Ky: „Für uns ist es sehr wichtig, zuerst die Gründe für all diese Unfälle zu kennen und zu verstehen, bevor wir weitere Massnahmen erlassen.“

Deshalb hat die Erhöhung des Sicherheitsstandards in der Helikopterfliegerei bei ihm grösste Priorität. So befasst sich eine neunköpfige Task-Force der EASA mit der Helikoptersicherheit – bereits im Juli muss sie eine erste Roadmap erstellen. Dabei wirken auch zwei Schweizer mit, je ein Vertreter des BAZL und der Rega. Dies zeige wie gross der Einfluss der Schweiz bei der Heli-Regulierung der EASA sei, obwohl die Schweiz nicht Mitglied der EU sei und auf EU-Ebene kein Stimmrecht habe. Trotzdem sei sie bei der EASA sehr signifikant involviert. Er lobte auch das BAZL als nationale Aufsichtsbehörde, welches als sehr star-

### Kommentar: „Performance based“

Ganz mit leeren Händen ist Patrick Ky nicht nach Wilderswil gekommen, er hat zumindest einen Hoffnungsschimmer an die Wand gemalt: In Zukunft sollen Vorschriften „performance based“ implementiert werden. Aus Schweizer Sicht hat sich die Implementierung von Vorschriften von einem mehrheitlich deskriptiven Ansatz zu einem EU-konformen präskriptiven Ansatz geändert. In der Schweiz hat man in der Vergangenheit Leitlinien aufgestellt, wo dies notwendig war, und genaue Vorschriften erlassen, wo es unumgänglich war. Gesetze und Verordnungen haben einen gewissen Spielraum geboten und Platz für eigenverantwortliches Handeln gelassen. Der EASA-Ansatz verfolgt das Ziel, dass die Regulierung möglichst detailliert jeden möglichen Fall abdeckt. Zusätzlich wird über die „Acceptable Means of Compliance“ allfälliger Interpretationsraum ausgeräumt.

Performance basierte Regulierungen versuchen Spielraum in die Regulatorien einzubringen. Die EASA redet davon, dass man mehr Wert auf die „Performance“, also das Ergebnis, legt, statt auf die Compliance. Zudem sollen die „weichen“ Vorgaben wie die „Acceptable Means of Compliance“ flexibler ausgestaltet werden. Theoretisch wären „Performance Based Regulations“ für die Schweiz ein sinnvoller Schritt zurück zu den Wurzeln. Doch der Implementierung flexibler Regeln stehen einige Hürden im Weg: scheinbar wünschen viele Staaten

detailliertere Regeln. Aus meiner Sicht ist dies der Ruf von Personen, welche jegliche Verantwortung an übergeordnete Stellen delegieren wollen, um keine Entscheidungen treffen zu müssen, für welche sie zur Verantwortung gezogen werden könnten.

Werden nationale Behörden in Zukunft mehr Kompetenzen für nationale Regelungen erhalten? Patrick Ky antwortete auf diese Frage, dass dies als Rosinenpickerei angesehen würde und die EASA solchen Forderungen unmöglich nachgeben könne. Anstatt Föderalismus als Chance zu sehen, sieht ein französischer EASA-Direktor Föderalismus als Gefahr für die zentralistisch organisierte EASA. Es gibt eine starke Tendenz, dass sich die Staaten inklusive der Schweiz in Richtung Zentralismus und Staatsgläubigkeit bewegen.

Entgegen der eigentlichen Absicht, sind die nationalen Behörden seit der EASA-Einführung gewachsen. Die Herausforderung für die Implementierung von Performance-basierten Regeln wird sein, dass Weltanschauungen aufgeweicht und riesige Staatsapparate redimensioniert werden. Die EU mit der EASA ist nicht dafür ausgelegt, föderalistische Strukturen zu unterstützen. Aktuell scheint ein gewisser Druck zu Veränderungen hin zu bestehen, aber so ganz scheint die Verzweigung der Operators noch nicht angekommen zu sein.

Martin Stucki

## Medizinische Studie zur Helipiloten-Altersgrenze von 60 Jahren

Die Swiss Helicopter Association fordert seit ihrer Gründung vor 25 Jahren eine schlanke Reglementierung der Helikopterfliegerei. Aktuell kämpft die SHA dafür, dass die momentan genehmigte Ausnahme, das Pensionierungsalter von Piloten für Passagierflüge auf 65 Jahren zu belassen, erneut verlängert wird. Die aktuellen EASA-Regeln setzen das Pensionierungsalter auf 60 Jahre fest.

Dazu hielt Patrick Ky fest, dass man der Schweiz als einziges Land in Europa diesbezüglich bereits Ausnahmen bewilligt habe, nicht nur für Rettungsflüge, sondern auch für Non-HEMS-Operations. Da dies nun bereits zum dritten Mal geschehen sei, laufe man in rechtliche Probleme hinein, da eine Ausnahme zur Regel werde. Deshalb hätten die EASA-Flugmediziner eine Studie über die psychologischen und physiologischen Einflüsse des Alters auf Helipiloten lanciert. Auch ein Schweizer Mediziner wirkt bei

dieser Studie mit, deren Resultate dann den definitiven Entscheid beeinflussen werden.

Patrick Ky sagte, dass es klar sei, dass mit dem Fortschritt in der Medizin und der generell höheren Lebenserwartung die Altersgrenze von 60, welche vor zehn Jahren eingeführt wurde, erhöht werden könnte. Aber es sei auch Tatsache, dass das kognitive Verhalten der Leute – auch der Piloten – sich mit zunehmendem Alter verändere. Die EASA wolle nun herausfinden, welche medizinischen Aspekte bei älteren Piloten besonders geprüft werden müssen. Er zeigte sich zuversichtlich, dass so die Altersgrenze von 60 erhöht werden könnte. Er wisse auch, dass in der Schweiz aktuell nur zehn Piloten davon betroffen seien, also über 60 sind und nicht HEMS-Flüge durchführen – auch diese kleine Zahl könnte die EASA zu einem positiven Schluss führen.

ker EASA-Partner bezüglich Performance, Mindset und Aufsicht der Schweizer Industrie zu den Klassenbesten gehöre. Die EASA wolle aber nicht mehr Flexibilität an die nationalen Aufsichtsbehörden abgeben, auch weil einige der 32 Mitgliedstaaten etwas „schwierig“ seien und man insbesondere europaweit den gleichen Level erreichen wolle. Trotzdem werden die neuen EASA-Regulations einfacher, leichter und mehr „performance-based“ sein, was der Industrie – und nicht den nationalen Aufsichtsbehörden – mehr Flexibilität bringe.

## Schweiz als Drohnenland

Beim guten Verhältnis zwischen EASA und BAZL spiele es überhaupt keine Rolle, ob neue EASA-Regeln von der Schweiz übernommen werden müssten oder nicht, sondern entweder sei man Mitglieder der EASA oder nicht, sagte Patrick Ky. Derzeit führe man viele Diskussionen darüber mit Grossbritannien, das gerne nur die Rosinen herauspicken würde. „Sorry, wenn man Mitglied der EASA ist, dann muss man auch alle Regeln übernehmen!“ Der Vorteil für Schweizer

Operators und Hersteller sei der Zugang zum europäischen Markt – der Preis dafür ist das einheitliche Regelwerk.

Die Schweiz ist bezüglich Drohnenoperationen eine der führenden Nationen in Europa. Patrick Ky erwähnte die erfolgreichen Drohnenflüge der Schweizer Post. Die Schweizer Aufsichtsbehörde verlange nun nach einer europäischen Regelung der Drohnen, weil die Schweizer Drohnenhersteller und Drohnenoperatoren auch Zugang zum europäischen Markt verlangen und es sinnlos sei, ein Produkt oder ein Regelwerk nur für die Schweiz herzustellen. Das BAZL wünsche, dass die europäischen Drohnen-Regeln möglichst nahe bei den schweizerischen liegen.

„Da die Schweiz einer der Klassenbesten ist, ist es sehr leicht die EASA in jene Richtung zu beeinflussen, welche für die Schweiz optimal ist. Bei den Drohnen ist dies möglich, bei den Helikoptern ebenso“, meinte Patrick Ky. Er schloss mit den Worten:

„Unsere Verpflichtung ist es, die Sicherheit in der Helifliegerei gegenüber dem heutigen Level zu erhöhen. Wir sind bereit, ihnen zuzuhören, ihre Anliegen aufzunehmen, denn wir wollen mit ihnen zusammen die Sicherheit erhöhen.“

*Text und Fotos Hansjörg Bürgi*



*EASA-Direktor Patrick Ky flog mit dem Rega-Heli nach Interlaken.*

*Le directeur de l'EASA, Patrick Ky, a rejoint Interlaken à bord d'un hélicoptère de la Rega.*

# Directeur EASA présent à la AG de la Swiss Helicopter Association

## Patrick Ky modère les espoirs de la SHA

C'est avec un grand honneur que le président de la SHA et conseiller national Martin Candinas a accueilli le Président de l'EASA, Patrick Ky, à l'occasion de la 25e assemblée générale tenue le 24 mai à Interlaken. Ce dernier étant venu modérer les espoirs de la SHA face à un éventuel allègement de la réglementation. Une lueur d'espoir subsisterait toutefois au niveau de la limite d'âge des pilotes d'hélico.

À l'occasion de sa 25e assemblée générale, la Swiss Helicopter Association (SHA) est parvenue, en collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à inviter sur la base Rega 10 de Wilderswil-Interlaken le plus haut responsable européen de l'autorité de surveillance aérienne, Patrick Ky, directeur de l'European Aviation Safety Agency (EASA). La délégation de l'EASA a rejoint l'Oberland bernois à bord d'un hélico de la Rega, se trouvant précisément en vol d'entraînement IFR.

### Compréhension affichée

Pour le plus grand bonheur des Romands, Patrick Ky présenta la première

partie de son exposé en français. En tant que pilote en aviation générale, il se montra très enclin envers une simplification du règlement de l'EASA, laquelle fut créée principalement pour l'aviation commerciale, déclara-t-il. Globalement, l'aviation générale, et plus particulièrement le domaine de l'hélicoptère, souhaiterait formellement se différencier des activités aériennes commerciales des Airlines. Il fit également preuve de compréhension envers les nombreuses petites entreprises de l'aviation générale, qu'il s'agisse d'écoles de pilotage ou de sociétés de maintenance, souffrant du fardeau de la réglementation de l'EASA. Raison pour laquelle il s'est aussi battu en faveur d'un allègement dans ce domaine.

Patrick Ky accorde une priorité élevée à la révision de la réglementation du secteur hélicoptère. L'industrie européenne de l'hélicoptère est en tête du marché mondial, car elle produit 70% de l'ensemble des hélicos exploités. Avec plus de 300 hélicoptères immatriculés, la Suisse détient la densité la plus élevée d'Europe, à l'exception de Monaco. „L'Aventure Kopter“ va d'autre part ouvrir une nouvelle page dans l'histoire déjà très riche de l'industrie suisse de l'hélicoptère. Nous n'avons pas besoin de le convaincre

quant à l'importance de l'hélicoptère en Suisse, elle est parfaitement perceptible, d'une part à travers le sauvetage, et d'autre part au niveau de l'approvisionnement en zones montagneuses, selon le directeur de l'EASA.

### Chaque semaine un accident d'hélico

Patrick Ky aborda ensuite la sécurité et ses conséquences, car en fin de journée, tout se mit à tourner autour de la sécurité avec l'EASA. Et là, il ne donna pas une bonne note à la branche de l'hélicoptère: „en Europe, il se produit un accident chaque semaine impliquant un hélicoptère, et même un par mois aux conséquences fatales. En 2017, nous avons enregistré 143 accidents mortels d'hélicoptères dans le monde, dont 13 en Europe. Et cette tendance n'a pas bougé au cours des dix dernières années. Nous ne sommes donc pas parvenus à améliorer le standard de sécurité dans le secteur de l'hélicoptère.“

La majorité des accidents, à savoir 28%, se sont produits dans le cadre de vols privés en hélicoptère. 15% des accidents surviennent durant les entraînements, 20% durant les vols taxis avec passagers, et moins de 4% sont enregistrés durant les vols de sauvetage, bien que ces derniers se déroulent très souvent en environnement très difficile, ajouta Patrick Ky. En comparant les statistiques d'accidents d'hélicoptères de l'Europe avec celles des États-Unis, nous constatons que les mêmes opérations en Europe sont 50% moins sûres qu'aux États-Unis: le nombre moyen d'accidents par tranche de 200'000 heures de vol est de 2,45 en Europe, de 1,89 aux États-Unis et de 2,96 dans le monde, les taux d'accidents les plus élevés étant enregistrés en Afrique et en Asie.



*EASA-Direktor Patrick Ky begrüsst die SHA-Mitglieder.*

*Le directeur de l'EASA Patrick Ky, saluant les membres de la SHA.*



SHA-Präsident Martin Candinas und Vorstandsmitglied Christian Müller beim Abflug des EASA-Direktors.

Martin Candinas, Président de la SHA, et Christian Müller, membre du conseil d'administration, lors du départ du directeur de l'EASA.

## Reconnaitre les causes d'accident

L'EASA étudie actuellement la typologie de chaque accident, et nous n'en sommes qu'au début. Il n'est pas normal que 15% de tous les accidents d'hélicoptère en Europe se produisent durant la formation des pilotes, il faut agir. Très peu d'accidents surviennent pour des raisons techniques, la plupart arrivent en raison de différentes opérations, de la météo, du pilote, de l'environnement. Patrick Ky: „il est très important pour nous de connaître et de comprendre avant tout les causes de ces accidents, avant de prendre d'autres mesures.“

Raison pour laquelle l'augmentation des normes de sécurité dans la branche de l'hélicoptère reste sa priorité absolue. L'EASA mit donc sur pieds un groupe de travail de neuf personnes, s'occupant de la sécurité des hélicoptères – et dont une première feuille de route devrait être établie dès juillet. Deux Suisses y sont également impliqués, dont un représentant de l'OFAC et un de la Rega. Cela met en évidence la grande influence de la Suisse face à la réglementation de l'EASA dans le secteur de l'hélico, et ce malgré le fait qu'elle ne soit pas membre de l'UE et n'ait aucun droit de vote au niveau de l'UE. Elle reste néanmoins très impliquée auprès

de l'EASA. Patrick Ky salua également l'OFAC, laquelle, en sa qualité d'autorité nationale de surveillance et partenaire très puissant de l'EASA, figure parmi les meilleurs de classe en termes de performance, de mentalité et de supervision de l'industrie suisse. L'EASA ne tient cependant pas à octroyer davantage de flexibilité aux autorités nationales de surveillance, en partie parce que certains des 32 États membres se révèlent être quelque peu «difficiles», et que l'on souhaite atteindre le même niveau partout en Europe. Les nouvelles réglementations de l'EASA se révéleront toutefois plus simples, plus légères et davantage

### Étude médicale sur la limite d'âge à 60 ans des pilotes d'hélico

Depuis sa fondation, il y a 25 ans, la Swiss Helicopter Association milite en faveur d'une réglementation alléger en termes d'exploitation d'hélicoptères. La SHA se bat actuellement en faveur d'une nouvelle prolongation de la concession provisoire liée au maintien à 65 ans de l'âge de la retraite des pilotes, pour les vols avec passagers. Les règles actuelles de l'EASA fixent l'âge de la retraite à 60 ans.

Sur ce point, Patrick Ky déclara que la Suisse était le seul pays d'Europe à avoir obtenu des dérogations, non seulement pour les vols de sauvetage, mais aussi pour les opérations non HEMS. Le fait que cela soit arrivé pour la troisième fois nous entraîne vers des problèmes législatifs, l'exception devenant la règle. Les médecins de l'air de l'EASA ont ainsi lancé une étude sur les influences psychologiques et physiologiques de l'âge sur les pilotes d'hélico. Un médecin suisse

est également impliqué dans cette étude dont les résultats influenceront la décision finale.

Patrick Ky ajouta qu'il était logique que compte tenu des progrès de la médecine et d'une espérance de vie généralement plus élevée, la limite d'âge de 60 ans introduite il y a dix ans puisse être augmentée. Il est toutefois vrai aussi que le comportement cognitif des personnes – y compris des pilotes – change avec l'âge. L'EASA veut déterminer maintenant quels aspects médicaux doivent être spécialement examinés chez les pilotes plus âgés. De telles conditions le mettent en confiance face à l'augmentation de cette limite d'âge de 60 ans. Il sait aussi qu'actuellement en Suisse seuls dix pilotes sont concernés, ayant donc plus de 60 ans et ne réalisant aucun vol HEMS. L'EASA est ainsi parvenue à conduire ce petit groupe lui aussi vers une conclusion positive.



*EASA-Direktor Patrick Ky im Air Glaciers Ecuveuil.  
Le directeur de l'EASA, Patrick Ky, dans l'Écuveuil d'Air Glaciers.*

basées sur la performance, apportant plus de flexibilité à l'industrie et non aux autorités de surveillance nationales.

### La Suisse en tant que pays du drone

Compte tenu des bonnes relations entre l'EASA et l'OFAC, peu importe que les nouvelles règles de l'EASA soient adop-

tées ou non par la Suisse, soit on est membre de l'EASA, soit on ne l'est pas, déclara Patrick Ky. De grandes discussions sont actuellement menées avec la Grande-Bretagne à ce sujet, laquelle ne picorerait volontiers que les meilleures graines. „Désolé, mais lorsqu'on est membre de l'EASA il faut aussi en accepter toutes les règles!“ L'avantage pour les opérateurs et les fabricants suisses est

l'accès au marché européen – le prix à payer en est l'ensemble du règlement. La Suisse figure parmi les nations leader en Europe en matière d'activités de drones. Patrick Ky évoqua le succès des vols de drones de la Poste suisse. Les autorités suisses de surveillance sollicitent désormais une réglementation européenne des drones, car les fabricants de drones suisses et les opérateurs de drones réclament également l'accès au marché européen et il serait insensé d'élaborer un produit ou un ensemble de règles que pour la Suisse. L'OFAC souhaite que les règles européennes sur les drones rejoignent le plus possible les règles suisses. „La Suisse étant l'une des meilleures de classe, il est très facile d'influencer l'EASA dans la direction jugée optimale par la Suisse. C'est possible avec les drones, avec les hélicoptères aussi“, selon Patrick Ky. Il conclut avec ces mots: „Notre devoir est d'accroître la sécurité des activités héliportées par rapport au niveau actuel. Nous sommes prêts à vous écouter, à prendre note de vos préoccupations, car ensemble nous voulons renforcer la sécurité.“

*Texte et images Hansjörg Bürgi*

#### Commentaire: „Performance based“

Patrick Ky n'est pas venu à Wilderswil les mains complètement vides, il aura tout au moins peint une lueur d'espoir sur la muraille: les règlements devraient être mis en œuvre à l'avenir selon le mode „performance based“. Du point de vue suisse, l'instauration des réglementations est passée d'une approche descriptive majoritaire à une approche prescriptive conforme à l'UE. En Suisse, des lignes directrices furent mises en place par le passé, là où nécessaire, et des règlements furent élaborés en cas de situation inéluctable. Ces lois et règlements offraient alors une certaine marge de manœuvre tout en laissant place à la responsabilité autonome. L'approche de l'EASA vise à garantir que la réglementation couvre tous les cas possibles, et de manière aussi détaillée que possible. De plus, tout espace d'interprétation éventuel sera aussitôt balayé via les „Acceptable Means of Compliance“.

Les réglementations basées sur la performance tentent d'introduire une marge de manœuvre au sein des régulateurs. L'EASA laisse entendre que l'on mettrait davantage l'accent sur la „Performance“, donc sur le résultat, plutôt que sur la conformité. D'autre part, les exigences „souples“ telles que les „Acceptable Means of Compliance“ doivent être élaborées avec plus de flexibilité. Théoriquement, les „Performance Based Regulations“ constitueraient pour la Suisse un retour raisonnable aux racines. La mise en œuvre de règles flexibles doit toutefois faire face à quelques obstacles: de nombreux

États semblent vouloir des règles plus détaillées. Ceci est à mon avis l'appel de personnes voulant déléguer toute responsabilité à des organismes de niveau supérieur afin de ne pas avoir à prendre de décisions pour lesquelles ils pourraient être tenus responsables.

Les autorités nationales vont-elles obtenir à l'avenir plus de pouvoirs face aux réglementations nationales? À cette question, Patrick Ky répond que cela serait considéré comme du „picorage“ et que l'EASA n'était absolument pas prête à accéder à de telles revendications. Plutôt que de voir le fédéralisme comme une opportunité, un directeur français de l'EASA voit le fédéralisme comme une menace pour une EASA centralisée. Les États, y compris la Suisse, démontrent une forte tendance à s'approcher du centralisme et à faire preuve de confiance envers l'État.

Contrairement aux intentions réelles, les autorités nationales se sont développées depuis l'introduction de l'EASA. Le défi lié à la mise en œuvre des règles basées sur la performance sera d'adoucir les visions du monde et de redimensionner les énormes appareils étatiques. Ensemble avec l'EASA, l'UE n'est pas conçue pour soutenir des structures fédéralistes. Il semble exister actuellement une certaine pression en faveur du changement, mais le désespoir des opérateurs n'a toutefois pas encore vraiment fait son apparition.

*Martin Stucki*