

## Communiqué des Navigants Libres 6 décembre 2024

### **DE LA NÉCESSAIRE TRANSPARENCE POUR ASSURER LA SÉCURITÉ AÉRIENNE**

*La transparence est gage de la confiance que les passagers ont envers les membres d'équipages. En brisant la chaîne de la transparence, les autorités ne permettent plus aux navigants d'assurer pleinement la mission qui leur est confiée.*

\*\*\*

« Les Navigants Libres » est un collectif de pilotes, hôtesses et stewards de l'Aviation Civile française qui s'est spontanément formé au mois de juillet 2021, lors de la mise en œuvre par les autorités d'une campagne de vaccination de masse en population générale contre la Covid 19 et de mesures de contraintes tel que le passe sanitaire.

A cette époque, plus de 24000 navigants aériens, constituant une population jeune, en bonne santé et particulièrement surveillée d'un point de vue médical, ont été visés en France par une obligation vaccinale de fait, avec un produit nouveau sur le marché alors qu'il **n'était manifestement pas possible d'en connaître les effets secondaires**, et donc les risques potentiels que ce soit au sol ou en vol.

Cette mesure s'est **faite au mépris de tous les textes et principes réglementant les exigences et précautions en matière de médecine aéronautique et de sécurité aérienne**, notamment ceux issus du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 et du Manuel de Médecine Aéronautique civile de l'OACI (DOC 8984).

Population « sur-vaccinée » par rapport à la population générale, nous ne remettons pas en cause la vaccination classique, éprouvée depuis des années (ex: fièvre jaune). En revanche, alors même que la prise de médicaments courants, comme les anti-inflammatoires ou les anti-histaminiques, est particulièrement réglementée pour notre population, la prise de traitement nouveaux et expérimentaux, ne nous est pas recommandée et ne peut être envisagée que dans le cadre d'une étude préalable par nos autorités et conformément aux principes de la sécurité aérienne, notamment lorsque cette prise s'applique en masse et de manière simultanée.

Après avoir tenté en vain devant le Conseil d'Etat de faire entendre nos préoccupations sur les risques causés à la sécurité aérienne par ces mesures sanitaires et alors même que certains d'entre nous déclaraient souffrir d'effets secondaires, nous avons alerté notre autorité de tutelle, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) afin de leur demander de faire toute la transparence sur les éléments médicaux et scientifiques qui ont conduit à autoriser une telle vaccination de masse sur notre population de navigants.

La DGAC s'est réfugiée derrière la recommandation de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA), qui recommandait à l'époque une telle mesure sans autre précaution qu'un arrêt de vol dans les 48 heures suivant l'injection, s'en remettant essentiellement à la responsabilité individuelle de chaque navigant pour prolonger ce délai en cas de persistance d'effets secondaires. Une recommandation particulièrement étonnante pour une agence d'habitude extrêmement vigilante et à l'écoute du moindre signal faible en matière de sécurité aérienne. Interrogée, l'AESA **a reconnu que ses experts en matière de santé s'étaient reposés uniquement sur les conclusions générales et publiques** de l'Agence Européenne du médicament (EMA), pour fonder sa recommandation, **donc sans aucune étude d'impact particulière relative au risque aéro-sanitaire**.

Or, force est de constater que les documents rendus publics à l'époque, par l'EMA et la Commission Européenne, n'ont pas permis à l'AESA de disposer d'une information suffisamment transparente pour lui permettre d'établir les mesures appropriées pour les navigants.

## Communiqué des Navigants Libres 6 décembre 2024

En effet, il est à croire, que si l'AESA avait eu accès, notamment aux contrats passés par la Commission Européenne avec les industriels, **elle aurait été alertée par certaines clauses litigieuses, qui auraient forcément imposé des mesures de précaution beaucoup plus robustes.**

Ce **manque de transparence** flagrant de la Commission Européenne **vis-à-vis des citoyens européens**, mais également vis à de ses agences, **constitue non seulement un préjudice réel** pour notre population de navigants mais constitue aussi **un risque pour l'ensemble des usagers du secteur aérien** qui, depuis cette période, voyagent avec des équipages dont on ne sait toujours pas encore aujourd'hui mesurer les conséquences de leur vaccination Covid19 sur la sécurité aérienne, eu égard aux effets secondaires aujourd'hui reconnus.

Suite à notre requête devant le Tribunal de l'Union Européenne et à sa fin de non-recevoir, nous avons désormais acquis l'intime conviction que Madame la Présidente de la Commission Européenne est à l'origine de ce manque de transparence, qu'elle l'entretient délibérément, en dépit de ses obligations vis à vis des états-membres, des citoyens de l'Union Européenne **mais également vis à vis de ses agences, notamment l'AESA.**

Aujourd'hui, l'Etat Belge instruit un dossier mettant en cause Madame la Présidente de la Commission Européenne, Ursula von der LEYEN mais également le PDG de la société PFIZER, M. Albert BOURLA et les sociétés PFIZER et BIONTECH pour destruction de documents publics et corruption.

Les possibles actes de corruption, sont à même d'expliquer l'opacité et le manque de transparence entourant la conclusion des contrats d'acquisitions de vaccins contre la COVID 19 entre l'Union Européenne et PFIZER ainsi que la mise en place de mesures de contraintes sociales pour inciter à cette vaccination.

Il s'agit de graves délits, à plus forte raison s'ils devaient être le fait de la plus haute responsable de l'Union Européenne.

Aussi, en association avec nos camarades navigants hollandais du « Luchtvaart Collectief », plus de 500 d'entre nous ont décidé de se porter partie civile dans ce procès, afin que toute la lumière puisse être faite dans cette affaire et que la transparence et la confiance dans nos institutions européennes et notamment celles en charge de la sécurité aérienne, soient restaurées.

\*\*\*