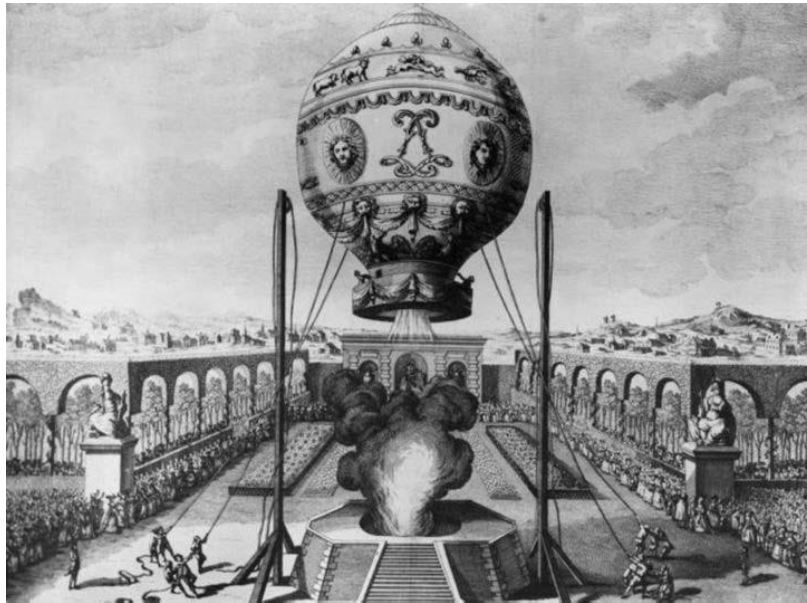


Quelques éléments de droit aérien pour les plus légers que l'air... *bis*

Conférence pour les aérostiers fribourgeois

Le 26 juillet 2014 à Guin

Introduction



1783: Premier vol en ballon à air chaud, débuts de l'aviation...

Introduction

1784:

- Premier texte de droit aérien, débuts du droit aérien
- Ordonnance de la Police de Paris sur les vols de ballons

«défense de fabriquer et faire enlever des ballons et autres machines aérostatiques auxquels seraient adaptés des réchauds à l'esprit de vin, de l'artifice et autres matières dangereuses pour le feu ... tous autres ballons aérostatiques ne pourront être élevés sans en avoir obtenu la permission»

Plan de la présentation

- Le droit aérien
- Le statut du ballon en droit aérien
- Les vols commerciaux au moyen de ballons
- La responsabilité et les assurances

Qu'est-ce que le droit aérien?

- *«Le droit aérien est l'ensemble des règles portant, en relation avec la navigation aérienne, sur le milieu, les appareils, les personnes et les biens transportés, les déplacements aériens et leurs effets juridiques»*
(NAVEAU/GODFROID/FRÜHLING, Précis de droit aérien, 2^{ème} éd., Bruxelles 2006, n° 2)

Domaines du droit aérien

- Droit public aérien:
 - Utilisation de l'espace aérien
 - Navigabilité des aéronefs
 - Personnel navigant
 - Aéroports et infrastructure
 - Services de la navigation aérienne
 - ...
- Droit privé aérien
 - Contrat de transport
 - Responsabilité aérienne
 - Droits sur les aéronefs

Le droit aérien: trois strates

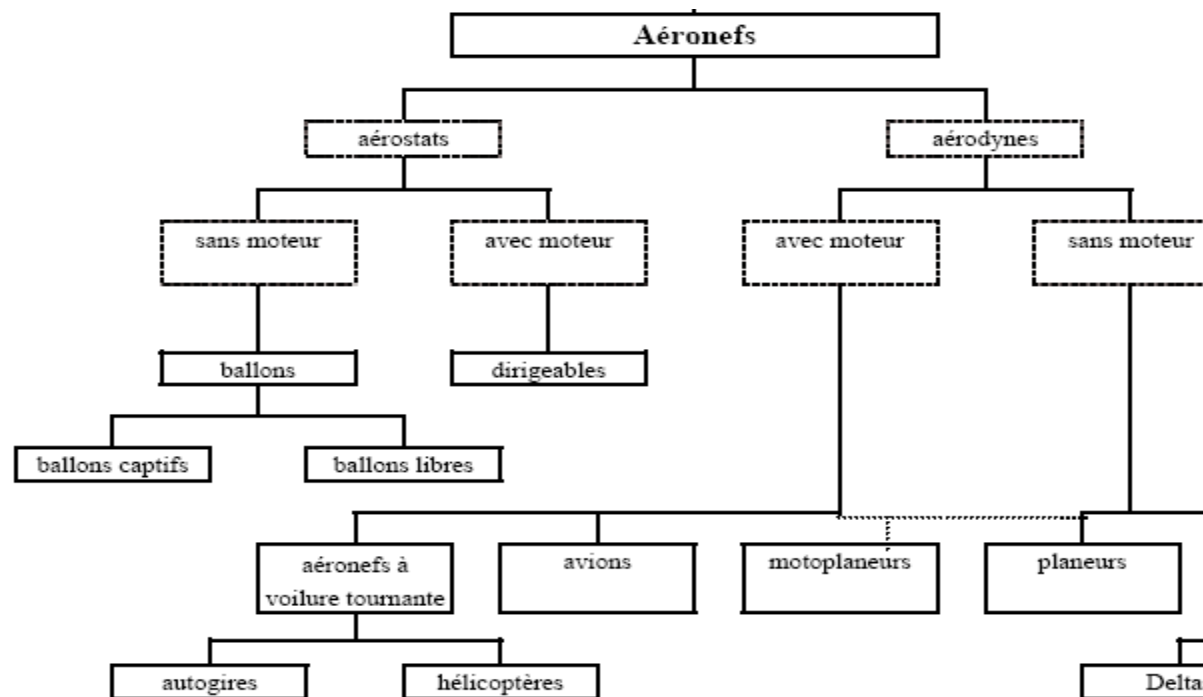
- Droit international
 - Convention de Chicago et 19 annexes
 - Conventions de Varsovie et Montréal
 - Conventions de Genève et du Cap
 - ...
- Droit européen (aussi applicable en Suisse)
 - Concurrence
 - Accès au marché
 - Protection du consommateur
 - Sécurité
 - Sûreté
- Droit national

Le statut du ballon en droit aérien

- Les règles du droit aérien visent toujours des rapports juridiques impliquant, directement ou indirectement, un *aéronef*
- Selon l'OACI, ainsi que la Loi fédérale sur l'aviation, un aéronef est « *tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre* »
- Le droit européen n'ayant pas de définition propre de la notion d'aéronef, c'est la définition de l'OACI qui s'applique également

Le statut du ballon en droit aérien

- Selon cette définition, **le ballon est un aéronef**. Cf. d'ailleurs le tableau annexé à l'OSAv:



Le statut du ballon en droit aérien

- En tant qu'aéronef, le ballon est soumis au droit aérien international, européen et interne (toutefois souvent avec certains aménagements liés à ses spécificités):
 - Navigabilité
 - Règles de l'air
 - Personnel navigant
 - Exploitation commerciale
 - Responsabilité civile aérienne
 - ...

Exploitation commerciale d'aéronefs, en général



- Exploitation commerciale en principe plus intensive et soumise à une pression économique -> **risque accru**
- Accessible au publique -> nécessité de protection
- A risque accru, **réglementation accrue**, dans le but de protéger les usagers
 - Règles d'exploitation
 - Règles d'organisation
 - Règles sur la capacité financière
- Régime d'**autorisations ou d'agrément**s pour vérifier le respect de la réglementation précitée
 - AOC
 - Licence d'exploitation
 - CPL

Exploitation commerciale de ballons, en particulier



- Obligation de détenir une **autorisation d'exploitation** au sens de l'art. 27 LA: «*Les entreprises sises en Suisse qui transportent des personnes ou des marchandises par aéronef à des fins commerciales doivent être titulaires d'une autorisation d'exploitation de l'office. [...]*»
- Il s'agit d'une autorisation d'exploitation selon le droit suisse et non une licence d'exploitation au sens du Règlement (CE) n° 1008/2008 (laquelle n'est pas requise pour les aéronefs non motorisés)
- Il s'agit en outre d'une **autorisation d'exploitation «light»**

Les conditions (allégées) de l'autorisation d'exploitation pour ballons



- L'autorisation d'exploitation est octroyée, à condition que (art. 104 OSAv + art. 27 al. 2 let. b LA + art. 103 al. 1 let. a, e, g, OSAv):
 - l'entreprise dispose des qualifications professionnelles et d'une organisation garantissant la sécurité et une exploitation aussi écologique que possible des aéronefs;
 - l'entreprise soit inscrite au registre du commerce en Suisse avec le but d'assurer du trafic aérien commercial;
 - les aéronefs exploités par l'entreprise remplissent les exigences minimales fixées pour les services prévus et sont inscrits dans le registre matricule suisse;
 - l'entreprise dispose de ses propres équipages, qui sont titulaires des licences requises.

AOC pour l'exploitation de ballons?

- Un certificat de transporteur aérien («CTA» ou air operator certificate «AOC» en anglais) est en principe requis en cas d'exploitation commerciale
- Le CTA atteste que son titulaire possède la capacité professionnelle et organisationnelle pour assurer une exploitation sûre
- Le CTA constitue une condition à l'octroi de la licence d'exploitation
- Pour l'heure, un CTA n'est pas requis pour l'exploitation de ballons
- A partir de l'entrée en vigueur du Règlement n° 965/2012 en Suisse (28.10.2014), les exploitants commerciaux de ballons devront en principe désormais détenir un CTA

Licence de pilote de ballon commerciale?



- Jusqu'à 2012, les licences pour pilotes de ballon étaient délivrées en Suisse sur la base du RPN et permettaient d'emporter des passagers, à titre privé ou commercial, indistinctement
- De telles licences devront être remplacées au plus tard au mois d'avril 2015 par les nouvelles licences établies conformément au Règlement (CE) n° 1178/2011 (licences «EASA»)
 - **Licence de pilote de ballon, «BPL»**: moyennant une expérience de vol minimale et un contrôle de compétence sur la classe de ballon spécifique, le pilote est habilité à effectuer des vols commerciaux
 - **Licence de pilote d'aéronef léger (ballon), «LAPL(B)»**: pas de vols commerciaux

Qu'est-ce qu'une exploitation commerciale?

- **Nouvelle définition** tirée du droit européen
- Art. 3 let. i Règlement (CE) n° 216/2008:
« toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant »

Qu'est-ce qu'une exploitation commerciale?

- Définition du droit interne, art. 100 al. 1 OSAv, qui n'a pas été abrogée:
 - « Les vols sont dits commerciaux :
 - a. lorsqu'ils donnent lieu à **rémunération** sous une forme quelconque, qui doit **couvrir davantage que les coûts pour la location de l'aéronef et le carburant ainsi que pour les redevances d'aéroport et de navigation aérienne** ; et
 - b. lorsqu'un cercle indéterminé de personnes peut y avoir accès.»

Qu'est-ce qu'une exploitation commerciale?

- L'OFAC interprète la définition européenne à la lumière de celle de l'art. 100 OSAv
- En résumé, un vol est commercial à 2 conditions, cumulatives:
 - **Rémunération procurant un bénéfice**, c'ad excédant le coût
 - De la location du ballon
 - Du carburant (gaz du brûleur)
 - Et des redevances d'aéroport et de navigation aérienne

ET

- **Transport offert au public**
- **OU** sur la base d'un **contrat, SAUF**, dans ce dernier cas, si le cocontractant de l'exploitant exerce un contrôle sur celui-ci

Qu'est-ce qu'une exploitation commerciale?

- Qu'est-ce qui demeure privé?
 - Vols gratuits
 - Vols dont la rémunération couvre ou est inférieure aux coûts de la location, du gaz et des redevances
 - Vols avec la famille ou des amis (proches)
 - Vols avec des membres ou des actionnaires de l'association ou de la société exploitant le ballon
- Attention cependant, l'OFAC procède à une évaluation du caractère privé/commercial au cas par cas et sa pratique est en constante évolution => **DANS LE DOUTE, SOUMETTRE LE CONCEPT D'EXPLOITATION A L'OFAC**

Responsabilité et assurances

Responsabilité lors de vols en ballon

- Responsabilité envers les passagers et leurs ayants droit (contrat de transport)
- Responsabilité envers les tiers au sol

Envers les passagers et leurs ayants droit



- Transports internationaux rémunérés ou effectués par une entreprise de transport aérien
 - **Convention de Montréal (CM)**
- Transportes nationaux rémunérés ou effectués par une entreprise de transport aérien
 - **Ordonnance sur le transport aérien (OTrA)**
- Vols gratuits et pas par une entreprise de transport aérien, ou sans fondement contractuel
 - **Code des obligations (CO)**

Envers les passagers et leurs ayants droit



- Le fait d'emporter des passagers à bord d'un ballon peut, selon la jurisprudence, constituer un transport au sens de la CM et l'OTrA
 - ATF 83 II 231
 - TC Grisons 02.07.2009, SB 08 40 (accident 08.08.2002 à Mastrils-Landquart)
 - England & Wales High Court, *Laroche v Spirit of Adventure*, [2008] EWHC 788 (QB)

Envers les passagers et leurs ayants droit

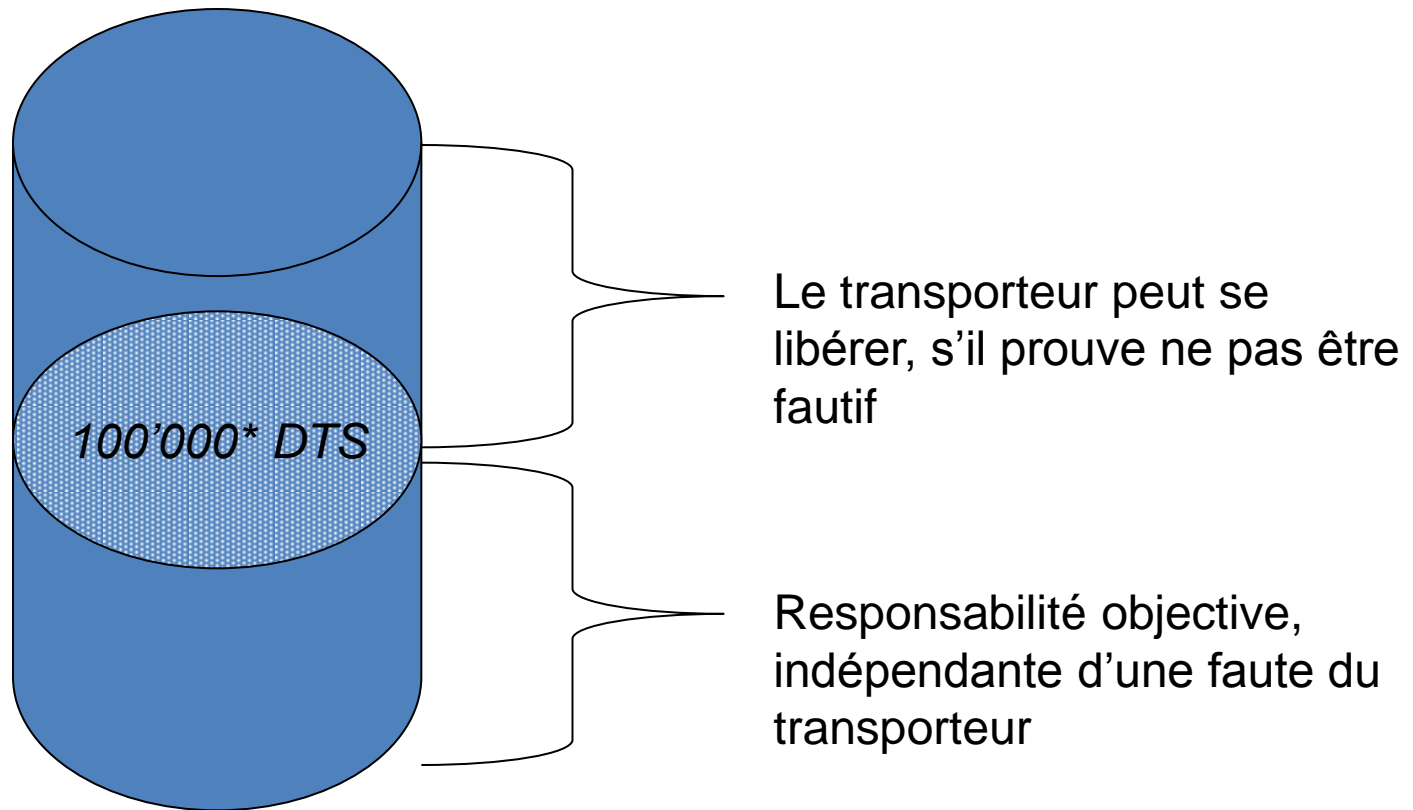


- Régime de la responsabilité dans la CM et l'OTrA (art. 17 et 21 CM; art. 7 OTrA)
 - Accident à bord d'un aéronef ou lors de l'embarquement ou du débarquement (= période de la responsabilité visée)
 - Responsabilité illimitée et illimitable (dommage réparable = dommage effectif du passager)
 - Part du dommage < 100'000* DTS = responsabilité objective
 - Part du dommage > 100'000* DTS = exemption si le transporteur prouve qu'il n'est pas fautif

* 113'100 DTS dans le cas de la CM; 1 droit de tirage spécial (DTS) = 1,39 CHF

Envers les passagers et leurs ayants droit

Régime de la responsabilité: schéma



* 113'100 DTS dans le cas de la CM

Envers les passagers et leurs ayants droit



- Régime de la responsabilité selon le CO
 - Responsabilité contractuelle: art. 97 CO
 - Illimitée (limitation envisageable)
 - Pour faute présumée
 - Responsabilité délictuelle: art. 41 CO
 - Illimitée (limitation envisageable)
 - Pour faute prouvée

Envers les passagers et leurs ayants droit



- Billet de passage (art. 3 CM et 5 OTrA)
 - Obligation de le délivrer lorsque ces textes sont applicables
 - Contenu
 - Point de départ
 - Point de destination
 - Avis selon lequel la CM est applicable et dans quelle mesure la responsabilité est limitée
 - Pas d'impact sur la responsabilité, qui n'est de toute façon pas sujette à un plafond

Envers les passagers et leurs ayants droit



- Obligation d'assurance passagers (art. 132*a* OSAv)
 - 250'000 DTS par passager
 - 100'000 DTS par passager si MTOW < 2'700 kg et vol non commercial

Envers les tiers au sol

- En Suisse, art. 64 Loi sur l'aviation
- Responsabilité
 - De l'exploitant
 - Illimitée
 - Objective (faute pas nécessaire)
- Obligation d'assurance (art. 125 OSAv)
 - Somme variant selon poids de l'aéronef

Merci de votre attention!

Laurent Chassot

Avocat, docteur en droit
LLM air & space law (McGill)
chassot@gbf-legal.ch

gbf
Attorneys-at-law

P.O. Box 1661
Hegibachstrasse 47
8032 Zurich
Switzerland

T +41 43 500 48 50
F +41 43 500 48 60

P.O. Box 1911
Route de Pré-Bois 20
1215 Geneva Airport
Switzerland

T +41 22 533 48 50
F +41 22 533 48 54

contact@gbf-legal.ch
www.gbf-legal.ch