

Vols privés contre rémunération

La question de la légitimité des vols privés contre rémunération est particulièrement explosive parce qu'il s'agit encore d'un des derniers bastions des dispositions nationales qui, en Suisse, n'a pas été repris du droit européen. En tant qu'invité l'avocat Philippe Bärtschi explique, dans cet article, comment le droit suisse diffère du droit de l'UE en ce qui concerne la légitimité des vols commerciaux, et à quoi les pilotes doivent particulièrement faire attention.

Texte: Philip Bärtschi

Il n'y a guère de question qui anime autant les pilotes privés que la légitimité des vols privés contre rémunération. Elle est particulièrement explosive, parce qu'elle est encore l'un des derniers bastions des dispositions nationales qui, en Suisse, n'a pas été repris du droit européen. Des échanges réguliers entre l'Aéro-Club de Suisse et l'OFAC ont conduit à ce que l'on garde encore l'Art. 100 de l'ordonnance sur l'aviation concernant l'activité commerciale, alors que dans l'UE, elle est soumise à des règles bien plus strictes. Cependant, cet article ne règle que les vols à l'intérieur de nos frontières nationales.

Un modèle de législation simple et pragmatique

Le droit de l'UE ne peut pas se vanter d'être simple, compréhensible, clair et précis. Il est donc d'autant plus réjouissant que les quelques ruines restantes du droit aérien suisse rappellent l'époque où un pilote pouvait encore réussir l'examen théorique avec un livre de droit de la taille d'un livre de poche. L'Art. 100 de l'ordonnance sur l'aviation – significativement empreint par le Prof. Dr. Roland M ller, président

d'honneur de l'Aéro-Club – est, à cet égard, un modèle de législation simple, juste et pragmatique. La réglementation prévoit qu'un vol n'est considéré commercial, que s'il donne lieu, sous une forme ou sous une autre, à une rémunération supérieure aux coûts de la location de l'aéronef, du carburant, des redevances aéroportuaires et de sécurité aérienne, et en même temps, est offert à un cercle indéterminé de personnes. Il faut que les deux conditions soient remplies cumulativement (en même temps), pour qu'on puisse parler d'activité commerciale.

En revanche, selon les règles européennes, il y a activité commerciale dès que le pilote ne participe pas aux coûts du vol (ainsi que d'autres restrictions, qui diff rent de l'Art. 100 OSAv). Cependant, en Suisse, nous pouvons encore répercuter intégralement les coûts mentionnés ci-dessus au passager d'un vol privé. Si l'aéronef utilisé est la propriété du pilote ou du prestataire du vol, et qu'il n'y a donc pas de frais de location, on prendra en compte les coûts hypothétiques de location.



Image: Andrea Bolliger

Attention au seuil des coûts selon l'Art. 100 OSAv

La situation est plus compliquée lorsque plus que les frais de location d'un aéronef, de carburant, de redevances d'aérodrome et de navigation aérienne, sont facturés mais que le vol est offert à un cercle défini de personnes. En Suisse il s'agit donc toujours, selon l'art. 100 OSAv, d'un vol non commercial. Mais dans l'UE de tels vols sont déjà considérés comme commerciaux et exigent une CPL. Afin d'éviter tous problèmes juridiques à ce sujet, il est conseillé de ne pas effectuer de vols privés, dont les coûts dépasseraient la limite définie dans l'art. 100 OSAv.

L'UE fait une exception pour les sociétés qui font la promotion du sport aéronautique

Mais l'UE a au moins apporté une innovation réjouissante, que nous ne connaissions pas encore en Suisse. L'introduction de la Part-NCO a permis d'autoriser des vols passagers rentables, dans un cadre bien défini du domaine non commercial, à savoir lorsqu'ils sont proposés par un club dont l'objectif est de promouvoir le sport aéronautique et que ces vols ne représentent pas plus que 20% de l'ensemble des mouvements de la flotte de la société. Il s'agit de l'une des quelques simplifications, que le droit de l'UE a apportée à l'aviation générale. Cette disposition permet aux opérateurs de vols passagers autrefois agréés, d'offrir aujourd'hui, des vols rentables dans le cadre de la Part-NCO, sans devoir satisfaire aux exigences strictes des vols commerciaux. Ces vols peuvent alors aussi être effectués par des pilotes privés, pour autant qu'ils aient au moins 100h de vol VFR et qu'ils répondent à d'autres exigences particulières. En outre, ces opérations de vol doivent être

déclarées à l'OFAC. Le pilote privé ne peut pas non plus exiger de «salaire» pour ces vols. Les bénéficiaires doivent rester dans la société et ne peuvent pas être distribués à des tiers.

C'est à noter que des exigences supplémentaires doivent être remplies pour les vols en planeur contre rémunération. Selon SFCL.115 SPL lit. a ch. 3, le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans, avoir effectué au moins 75 heures de vol ou 200 décollages en tant que PIC après la délivrance de la licence, et avoir effectué un contrôle des compétences avec un examinateur. Un tel contrôle des compétences est également nécessaire lors de vols en planeur à frais partagés.

Éviter les conséquences douanières

Il ne faut pas oublier qu'avec toutes ces possibilités, des vols contre rémunération – légaux selon le droit aérien – effectués à l'étranger avec un aéronef suisse, peuvent être sujet à des conséquences douanières et des procédures pénales. Ils peuvent, par exemple, représenter des vols de cabotage interdits, bien que les vols en provenance de Suisse avec plusieurs atterrissages à l'étranger peuvent déjà suffire pour provoquer des conséquences douanières. Il est donc conseillé de contacter au préalable les autorités douanières du pays concerné afin d'obtenir les informations sur la législation douanière en vigueur.

Il faut aussi penser à donner un titre de transport aux passagers pour les vols privés rémunérés. Celui-ci ne limite cependant pas la responsabilité et ne doit non plus être utilisé pour des vols privés non rémunérés. Il peut cependant être utile dans le cadre du traitement juridique d'un accident d'avion.

En Suisse, peu de choses, concernant les vols privés rémunérés, ont changé au cours des dernières années. Nous pouvons continuer à bénéficier d'une situation extrêmement confortable. Toutefois, une chose est déjà claire aujourd'hui; au cours des prochains mois, l'OFAC va renforcer ses activités de surveillance dans ce domaine. Une infraction à l'Art. 100 de l'ordonnance sur l'aviation pourrait avoir des conséquences juridiques. Il est donc recommandé aux pilotes et aux prestataires de vols passagers de s'en tenir aux dispositions en vigueur. ◀

L'auteur

Philip Bärtschi est responsable du service juridique de l'AéCS. Cette année il célèbre le dixième anniversaire de son cabinet d'avocats. Au cours de cette période, il a traité des affaires dans les domaines les plus divers du droit aérien, conseillé et représenté ses clients, allant du parapentiste aux entreprises internationales d'aviation. En 2019, des clients et des collègues professionnels le désignaient dans le classement de «Bilan», comme l'un des cinq cabinets d'avocats les plus qualifiés dans le domaine de l'aviation.



Image: mäd

Philip Bärtschi.