



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS

INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE
RECHERCHE DU TRANSPORT AERIEN (IFURTA)

LA RESPONSABILITE DES AEROCLUBS

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management du Transport
Aérien

Par **Jean-Charles FLEURY**

Sous la direction de Maître Fabrice PRADON

Année universitaire 2020-2021

REMERCIEMENTS

Je souhaite avant tout remercier Maître Fabrice PRADON, avocat associé au sein du cabinet Clyde & Co, mon maître d'apprentissage et également directeur de mémoire, pour sa disponibilité et sa bienveillance à mon égard.

Je le remercie particulièrement pour son aide précieuse dans tout le processus de réalisation de ce mémoire et notamment lors de la finalisation de celui-ci, mais aussi pour m'avoir guidé vers ce sujet extrêmement intéressant.

Je tiens à remercier Madame Julie Laborde, professeure associée à l'Université d'Aix-Marseille et Directrice du Master 2 Droit des affaires mention droit et management du transport aérien (IFURTA).

Je remercie également Monsieur Antoine BILLIALD, juriste au sein de la Fédération française aéronautique, pour m'avoir accordé de son temps pour un entretien et m'avoir fourni des informations essentielles à la poursuite de mes recherches.

Je souhaite exprimer toute ma gratitude à chaque personne ayant pu m'aider, de près ou de loin, dans la réalisation de ce mémoire.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION.....	6
PARTIE I : LA RESPONSABILITE DE L'AERoclUB A L'EGARD DES MEMBRES.....	17
CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS DE LA RESPONSABILITE.....	17
Section 1 : Le manquement à une obligation contractuelle	17
Section 2 : Le dommage et le lien de causalité	31
Section 3 : L'aménagement de la responsabilité : l'existence des clauses	33
CHAPITRE 2 : LA RESPONSABILITE DU DIRIGEANT ET DE L'INSTRUCTEUR.....	37
Section 1 : Le dirigeant de l'aéroclub.....	37
Section 2 : La formation aéronautique	41
PARTIE 2 : LA RESPONSABILITE DE L'AERoclUB VIS-A-VIS DES NON-MEMBRES	54
CHAPITRE 1 : LES PASSAGERS TRANSPORTES A TITRE ONEREUX : UNE RESPONSABILITE	
CONTRACTUELLE.....	54
Section 1 : Le baptême de l'air.....	54
Section 2 : Le régime applicable au transporteur aérien	62
CHAPITRE 2 : LES TIERS TRANSPORTES A TITRE GRATUIT : UNE RESPONSABILITE DELICTUELLE.....	68
Section 1 : La jurisprudence de principe de la Cour de cassation : arrêt du 27 février 2007.....	68
Section 2 : Le système du partage de frais : le co-avionnage	73
CHAPITRE 3 : LES TIERS ET LES MANIFESTATIONS AERIENNES	76
Section 1 : Les tiers à la surface	76
Section 2 : Les manifestations aériennes.....	79
CONCLUSION.....	84
BIBLIOGRAPHIE	86
ANNEXES.....	91
TABLE DES MATIERES	115

TABLE DES ABREVIATIONS

ATO : Organisme de formation agréé
BIA : Brevet d'initiation à l'aéronautique
CA : Cour d'appel
Cass. civ. : Chambre civile de la Cour de cassation
Cass. com. : Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cass. crim : Chambre criminelle de la Cour de cassation
CPL : Commercial Pilot
DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSAC-IR : Directions de la Sécurité de l'Aviation Civile Interrégionales
DTS : Droit de tirage spéciaux
DTO : Organisme de formation déclaré
FE : Flight Examiner
FFA : Fédération Française Aéronautique
FI : Flight Instructor
IPP : Invalidité Permanente Partielle
IPT : Invalidité Permanente Temporaire
LAPL : Licence de pilote d'avion léger
MMD : Masse maximale au décollage
PPL : Licence de pilote privé
Règlement CE : Règlement communautaire
RFD aérien : Revue Française de Droit aérien et spatial
SARL : Société à responsabilité limitée
TGI : Tribunal de grande instance
ULM : Ultraléger motorisé

INTRODUCTION

« *Nous devons voler et tomber... voler et tomber... jusqu'à ce que nous puissions voler sans tomber !* » disait Otto Lilienthal, pionnier allemand de l'aéronautique. Il acquit cette reconnaissance par sa persévérance et sa témérité en testant lui-même toutes ses machines. Cependant sa passion lui sera fatale car il perdra la vie lors d'un vol à bord d'un planeur biplan.

Cette citation souligne le danger qui peut être présent dans l'aviation et jadis la volonté de se perfectionner pour pouvoir voler sans problème. Malgré tout, bien que l'aviation soit aujourd'hui l'un des modes de transport les plus sûrs au monde, le risque zéro n'existe pas.

L'aviation est un domaine très vaste où de nombreux acteurs cohabitent. Le type d'aviation le plus connu et ayant le plus grand poids économique est bien évidemment l'aviation de transport commercial avec les compagnies aériennes en fer de lance.

Cependant, l'aviation est avant tout un domaine de passionnés et quoi de mieux pour un passionné que de pouvoir piloter un aéronef au sein d'une structure à taille humaine. C'est avec cet état d'esprit que l'aviation légère, aussi appelée aviation générale, s'est développée au fil des années afin de devenir aujourd'hui un acteur à part entière dans le monde de l'aéronautique.

L'aviation légère utilise des aéronefs dont la masse maximale au décollage (MMD) n'excède pas 5,7 tonnes pour les avions et 2,7 tonnes pour les hélicoptères. Dans la grande majorité des cas, ces derniers ne dépassent pas 2 tonnes de MMD¹.

Les catégories d'aéronefs sont diverses, certifiées ou non, motorisées ou non : avions, hélicoptères, planeurs, ballons, planeurs ultralégers motorisés (ULM), parachutes, parapentes, deltaplanes et aéromodèles².

L'aéroclub est le lieu principal où va se développer la pratique de plusieurs activités de l'aviation légère et notamment la pratique de l'aviation, la formation aéronautique et la préparation de l'apprentissage vers les métiers aéronautiques, les vols de loisirs, l'aviation sportive, etc.

¹ Direction Générale de l'Aviation Civile, Observatoire de l'Aviation Civile Edition 2016, p. 52.

² Direction Générale de l'Aviation Civile, Observatoire de l'Aviation Civile Edition 2016, p. 52.

Un aéroclub est une entité juridique sous la forme d'une association loi de 1901 visant à démocratiser la pratique de l'aviation légère et rendre cette discipline accessible au plus grand nombre.

Historiquement l'aéroclub était le lieu principal du développement de l'aviation, cependant, avec la seconde guerre mondiale, de plus en plus de moyens vont être déployés pour améliorer les performances des aéronefs à des fins militaires³.

Les évolutions de ce secteur tant sur le plan aéronautique que spatial nécessitant de gros moyens financiers, l'aéroclub ne pouvait plus occuper la place centrale qu'il occupait lors de la création de l'aviation.

Malgré tout, les aéroclubs vont continuer d'exister en organisant des compétitions tournées vers l'aviation de tourisme ainsi que sportives. Les aéroclubs ont insufflé le début du secteur aéronautique sur tous les points mais sont aujourd'hui devenus une branche ayant un spectre plus restreint⁴.

Il ne faut tout de même pas négliger l'impact des aéroclubs dans l'industrie aéronautique. Ils permettent de se questionner sur de nombreuses problématiques comme le transport aérien illicite, le voyage à titre gratuit mais permettent également de se questionner sur les régimes de responsabilités applicables à l'aviation.

La France est un pays pionnier dans l'aviation et continue à ce jour de rayonner dans le monde entier. Aussi, la France est le premier pays en Europe et le deuxième au monde derrière les États-Unis concernant l'aviation légère. Il est évident que le dynamisme de l'aviation légère joue un rôle majeur dans le maintien de la culture aéronautique et des compétences que possède la France dans ce domaine⁵.

De nos jours, il existe plus de 600 aéroclubs en France basés sur 450 aérodromes. Le nombre de licenciés a cependant diminué au cours des dernières décennies pour passer d'environ 50 000 membres en 1990 à environ 41 253 membres en 2015. Cependant, ces dernières années l'activité s'est stabilisée, aussi bien au niveau des heures de vol qu'au niveau du nombre de licenciés. D'ailleurs entre 2014 et 2015,

³ Arts et lettres Aéro-club de France, commission histoire, cent ans avec l'Aéro-club de France : 1898-1998, ADDIM, 1998, p. 167.

⁴ Arts et lettres Aéro-club de France, commission histoire, cent ans avec l'Aéro-club de France : 1898-1998, ADDIM, 1998, p. 167.

⁵ Direction Générale de l'Aviation Civile, Observatoire de l'Aviation Civile Edition 2016, p. 52.

le nombre de brevets obtenus dans l'année a augmenté de 5,93% et le nombre d'aéronefs associatifs a également progressé de 0,82%⁶.

Selon le Code de l'aviation civile notamment les articles D. 510-1 à D. 510-7 et l'arrêté interministériel du 9 mai 1984, les associations aéronautiques ne peuvent bénéficier d'aides de l'État que si elles sont agréées par le ministre chargé de l'aviation civile⁷.

Pour être agréée, une association aéronautique doit remplir les conditions énumérées dans l'article 2 de l'arrêté du 9 mai 1984 et doit présenter une demande à la préfecture du département du siège de l'association. Les conditions à remplir sont les suivantes :

- *« L'association doit être régulièrement constituée conformément à la loi du 1^{er} juillet 1901 ;*
- *L'association doit être affiliée à l'une des fédérations reconnues au plan national, énumérées à l'article D.510-3 du code de l'aviation civile. Toutefois une association aéronautique qui ne remplirait pas cette condition peut être agréée à titre exceptionnel selon la procédure de l'article 7 de l'arrêté du 9 mai 1984 ;*
- *Exercer une activité aéronautique significative depuis au moins deux années à la date de dépôt de la demande ;*
- *Disposer d'installations et de moyens, notamment d'instruction, adaptés à son activité aéronautique ;*
- *Justifier de toutes mesures utiles pour assurer un niveau satisfaisant de sécurité ;*
- *Avoir assuré la formation aéronautique de jeunes de moins de 25 ans ;*
- *Justifier d'une bonne utilisation du matériel aéronautique. »*⁸.

⁶ Direction Générale de l'Aviation Civile, Observatoire de l'Aviation Civile Edition 2016, p. 52.

⁷ <https://www.ecologie.gouv.fr/activite-des-aeroclubs>

⁸ Arrêté du 9 mai 1984 relatif aux conditions d'agrément des associations aéronautiques (aéro-clubs) par le ministre chargé de l'aviation civile

L'arrêté du 9 mai 1984 mentionne dans son article 6 que « *l'agrément peut être retiré à toute association ne remplissant plus les conditions fixées par l'article 2* ». Également, selon l'article 7 du même arrêté, un aéroclub peut être agréé sans être affilié à l'une des fédérations reconnues sur le plan national selon une procédure spéciale mais, en pratique, ce n'est jamais le cas.

En réalité, tous les aéroclubs sont affiliés à la Fédération Française Aéronautique (FFA) qui est une fédération reconnue sur le plan national.

Les aéroclubs contribuent au fonctionnement de la Fédération par le paiement d'une cotisation dont le montant est fixé par l'Assemblée générale. Cette somme est de 170 euros en 2021⁹.

La cotisation permet en contrepartie aux aéroclubs de pouvoir participer au rayonnement de l'aviation légère et sportive en délivrant des licences sportives.

L'affiliation à la FFA permet également d'obtenir un agrément lui permettant d'être considéré comme un établissement d'activités physiques et sportives. Ces clubs ne pourront obtenir l'agrément qu'à condition de respecter les conditions prévues par l'article R121-3 du Code du sport¹⁰.

De nouvelles dispositions sont en cours d'adoption afin de permettre un agrément automatique des associations affiliées à une fédération reconnue sur le plan national, comme c'est le cas de la FFA, sans devoir présenter une demande à la préfecture du département du siège de l'association¹¹.

La cotisation de l'aéroclub ainsi que celles versées par les licenciés permettent de soutenir les actions entreprises par la FFA tournées vers une transition écologique au travers notamment du déploiement de l'avion électrique mais aussi celles tournées vers la biodiversité avec l'adhésion de la FFA à l'association Aérobiodiversité¹².

L'affiliation à la FFA permet également de bénéficier d'une assistance juridique ainsi que du support des services administratifs fédéraux. Le support juridique va

⁹ Entretien avec la FFA

¹⁰ Entretien avec la FFA

¹¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/activite-des-aeroclubs>

¹² Entretien avec la FFA

notamment être utile à l'aéroclub pour la question de sa responsabilité civile ainsi que pénale.

Avant d'aborder le sujet de la responsabilité, il faut identifier les personnes susceptibles d'accéder à un aéroclub.

Tout d'abord, les premières personnes sont évidemment les membres qui vont devoir adhérer aux statuts de l'aéroclub.

La composition d'un aéroclub peut différer en fonction de la taille de l'aéroclub et de son organisation mais en général il sera composé comme suit¹³ :

- Un président endossant généralement le rôle de dirigeant responsable
- Un vice-président de manière facultative
- Un trésorier
- Un secrétaire
- Un ou des instructeurs endossant le rôle d'examineur pour certains
- Les pilotes
- Les élèves-pilotes

Des tiers peuvent aussi être amené à pénétrer au sein d'un aéroclub pour plusieurs raisons.

Tout d'abord cela peut arriver dans le cadre d'un baptême de l'air. Ensuite, le pilote peut effectuer un emport de passager à titre gratuit mais également moyennant un partage des frais engagés, cela se dénomme le « *vol à frais partagé* ». Ces vols faisant participer des tiers sont très fortement règlementés.

Des usagers peuvent également être amené à utiliser les structures de l'aéroclub en tant qu'accompagnateur par exemple.

Comme toute personne morale, une association aéronautique est débitrice d'une responsabilité envers ses co-contractants, autrement dit envers ses membres, mais aussi envers les tiers qui seraient amenés à entrer en contact avec l'association.

La responsabilité « *est l'obligation de répondre d'un dommage devant la justice et d'en assumer les conséquences civiles, pénales, disciplinaires, etc.* » (G. Cornu¹⁴).

¹³ Divers statuts d'aéroclubs

¹⁴ G. Cornu et alii, *Vocabulaire juridique*, Quadriga, Puf, 8^e éd., 2007, V^o Responsabilité, I.

Il faut alors différencier la responsabilité civile de la responsabilité pénale qu'il conviendra d'exclure pour le reste de ce mémoire de recherche.

La responsabilité civile représente « *l'obligation de réparer le préjudice résultant soit de l'inexécution d'un contrat (responsabilité contractuelle), soit de la violation du devoir général de ne causer aucun dommage à autrui par son fait personnel, ou du fait des choses dont on a la garde, ou du fait des personnes dont on répond (responsabilité du fait d'autrui) ; lorsque la responsabilité n'est pas contractuelle, elle est dite délictuelle ou quasi délictuelle* »¹⁵.

Les deux types de responsabilités, contractuelle et délictuelle, ont alors le même but, celui de « *réparer le dommage causé à autrui, dont un intérêt légitime a été injustement lésé par un acte contraire à l'ordre juridique* »¹⁶.

L'objectif de la responsabilité est donc d'effacer les conséquences du dommage, elle doit permettre d'apaiser la victime. Mais aussi, il ne faut pas négliger que la responsabilité va avoir un effet préventif, notamment car le débiteur de l'obligation craint légitimement la sanction pécuniaire résultant de la mise en jeu de la responsabilité.

Cependant, le développement des assurances a atténué cet aspect préventif étant donné que c'est la compagnie d'assurances qui va indemniser, sauf dispositions contraires, le créancier en versant la somme due par le débiteur de l'obligation¹⁷. La responsabilité possède également un aspect punitif dans le sens où une des parties sera dans l'obligation de verser une somme d'argent à la partie lésée.

La différenciation entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle est importante étant donné que chaque responsabilité possède un régime propre. Cette distinction est considérée comme étant la « *summa divisio* » du droit de la responsabilité civile¹⁸.

¹⁵ *Lexique des termes juridiques 2011*, Dalloz, 18^e éd, p.708.

¹⁶ P. Le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 7^{ème} édition, 2008-2009, p.3.

¹⁷ P. Le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 7^{ème} édition, 2008-2009, p.4

¹⁸ M. Espargon, *JurisClasseur Civil Code*, Fasc. 176-10 : DROIT À RÉPARATION. – Rapports entre responsabilités délictuelle et contractuelle. – Généralités. – Domaine des responsabilités délictuelle et contractuelle entre contractants

La responsabilité délictuelle constitue alors le droit commun et la responsabilité contractuelle constitue le régime d'exception¹⁹. De ce fait, il est logique de penser que dès que les conditions de la responsabilité contractuelle ne sont pas remplies, c'est alors la responsabilité extracontractuelle qui va s'appliquer. D'ailleurs le terme « *responsabilité extracontractuelle* » recouvre, par définition, ce qui ne relève pas du contrat.

La responsabilité extracontractuelle recouvre alors la responsabilité du fait d'autrui, la responsabilité du fait des choses mais aussi la responsabilité pour faute. Ce terme « *responsabilité extracontractuelle* » ne permet pas d'opérer de distinction au sein même de cette responsabilité. Pour pouvoir opérer une distinction il convient alors d'employer également les termes délictuelle et quasi délictuelle²⁰.

La responsabilité délictuelle concerne uniquement les faits intentionnels dommageables, elle symbolise la responsabilité pour faute définie à l'article 1240 du Code civil.

Cependant les fautes d'imprudence et de négligence, pouvant être appelées fautes non intentionnelles, doivent également être réparées. L'article 1241 du Code civil dispose « *Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.* »²¹. Il ressort plutôt de cet article qu'il s'agit d'une responsabilité quasi-délictuelle plutôt que délictuelle au sens littéral.

Aussi, la responsabilité du fait d'autrui et du fait des choses est définie par l'article 1242 du Code civil, et au sens strict, il n'est pas juste de parler de responsabilité délictuelle, le terme responsabilité extracontractuelle convient mieux pour ce cas précis.

Toutefois, cette distinction entre responsabilité extracontractuelle et délictuelle est source de discordance entre plusieurs auteurs, et il conviendra dans ce mémoire de

¹⁹ V. G. Viney, *Traité préc.*, spéc. n° 242, p. 659

²⁰ M. Espargon, *JurisClasseur Civil Code*, Fasc. 176-10 : DROIT À RÉPARATION. – Rapports entre responsabilités délictuelle et contractuelle. – Généralités. – Domaine des responsabilités délictuelle et contractuelle entre contractants

²¹ Article 1241 Code civil

recherche de ne faire aucune distinction entre responsabilité extracontractuelle, délictuelle ou quasi-délictuelle.

Il convient alors de déterminer le champ d'application de la responsabilité contractuelle afin de déterminer le champ d'application de la responsabilité extracontractuelle. En effet, en l'absence de contrat la responsabilité extracontractuelle s'appliquera obligatoirement.

La responsabilité contractuelle peut être mise en jeu dès lors que le débiteur d'une obligation contractuelle ne répond pas des obligations de son contrat, le fait générateur est simplement l'inexécution de son obligation²². Ce type de responsabilité est défini aux articles 1231-1 et suivants du Code civil.

Il faut premièrement, afin d'être dans le cas d'une responsabilité contractuelle, l'existence d'une situation contractuelle. Un contrat doit être valablement formé afin d'entrer dans une situation contractuelle, si le contrat est nul, ou lorsqu'un dommage a été commis avant la conclusion du contrat ou après son exécution, la responsabilité qui sera applicable sera la responsabilité extracontractuelle. Il faut ensuite que l'inexécution de l'obligation contenue dans le contrat cause un dommage et que la survenance de ce dommage ait lieu entre deux co-contractants²³.

Une fois que toutes ces conditions sont réunies, la responsabilité qui devra obligatoirement être recherchée est la responsabilité contractuelle.

Il existe une règle prétorienne du « *non-cumul des responsabilités délictuelle et contractuelle* » affirmée par la jurisprudence depuis le début du XXème siècle qui indique que lorsque les conditions d'application de la responsabilité contractuelle sont réunies, seule celle-ci est applicable.²⁴

²² D. Tallon, Pourquoi parler de faute contractuelle ?, Écrits en hommage à G. Cornu, 1995, p. 429, sp. p. 437 – COMP., EN DROIT ANGLAIS : J. A. Jolowicz (dir.), Droit anglais, 2e éd., « Précis », Dalloz, 1992, no 189, p. 137

²³ M. Espargon, JurisClasseur Civil Code, Fasc. 176-10 : DROIT À RÉPARATION. – Rapports entre responsabilités délictuelle et contractuelle. – Généralités. – Domaine des responsabilités délictuelle et contractuelle entre contractants

²⁴ H. Conte, Étude : Notion générale en droit de la responsabilité civile, LEXBASE

Ce principe s'articule donc comme un principe de non-option, la responsabilité contractuelle prime donc, quand ses conditions de mise en œuvre sont réunies, sur la responsabilité délictuelle.

Sur le plan de l'indemnisation, une différence majeure existe entre les deux types de responsabilités, ce qui peut expliquer pourquoi certains demandeurs vont préférer se placer sur un terrain plutôt qu'un autre.

En matière contractuelle, « *le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat* »²⁵. Il en résulte donc que le dommage n'est indemnisable que s'il était prévisible lors de la conclusion du contrat et qu'il constituait une suite immédiate et directe de l'inexécution de ce contrat²⁶.

Concernant l'évaluation du montant du dommage prévisible, uniquement les juges du fond vont pouvoir se livrer à cet exercice²⁷, la Cour de cassation aura quant à elle un rôle quant au contrôle de la prévisibilité du dommage²⁸.

En matière délictuelle, il n'y a pas de limite à la réparation du préjudice, il existe le principe de la réparation intégrale visant à indemniser la victime afin de la replacer dans la situation dans laquelle elle était avant le préjudice.²⁹

Ce principe signifie que la victime doit être intégralement indemnisée de tout préjudice juridiquement réparable. L'évaluation de la réparation « *doit être faite exclusivement en fonction du préjudice subi* »³⁰, aucun autre élément ne doit être pris en compte même pas le degré de gravité de la faute commise par le responsable³¹.

La réparation ne doit pas être inférieure au préjudice subi mais elle ne doit pas non plus être supérieure et donc créer un profit pour la victime³².

²⁵ Article 1231-3 Code civil

²⁶ Cass. com. 11 mars 2020, n°18-22.472

²⁷ Cass. civ. 1^{ère}, 3 juin 1998, n° 95-16.887

²⁸ Cass, civ. 1^{ère}, 14 janv. 2016, n° 14-28.227

²⁹ Le Lamy Droit de la responsabilité Partie 2 Le droit commun de la responsabilité civile, Étude 296 : La créance de réparation

³⁰ Cass. civ. 2^{ème}, 21 juillet 1982, n°81-15.236

³¹ Cass. civ. 2^{ème}, 8 mai 1964, Bull. civ. II, n°358

³² Cass. civ. 1^{ère}, 30 octobre 2013, n°12-20.997

Il faut aussi relever que dans la matière contractuelle, certaines clauses vont pouvoir limiter la responsabilité du contractant alors que ces clauses ne peuvent pas exister dans la matière délictuelle.

Si l'aéroclub se voit déclarer responsable tant sur le plan contractuel que délictuel, l'indemnisation dont il devra s'acquitter pourra être prise en charge par sa compagnie d'assurances.

L'assurance est un outil indispensable pour l'aviation légère étant donné que celle-ci vit à travers les aéroclubs qui sont, pour rappel, des associations à but non lucratif.

Le monde de l'aviation est un monde dangereux, onéreux et les associations n'ont pas les fonds nécessaires pour pouvoir supporter les coûts liés à une réparation d'un préjudice matériel ainsi que corporel.

A titre d'exemple un des avions les plus utilisés au sein des aéroclubs est le Robin DR-400, il coûte environ 80 000 euros ce qui est une somme conséquente pour les associations.

De plus, il faut être conscient que l'objectif du juge lorsqu'il reçoit une demande de réparation d'un préjudice corporel est d'indemniser la victime, de ce fait, il est nécessaire pour l'association de contracter une assurance et de bien respecter tous les critères pour sa mise en œuvre afin d'être solvable.

Les assurances aériennes sont particulières, à l'inverse des assurances maritimes et terrestres, elles ont émergé tardivement, parallèlement au droit aérien qui est une matière jeune et évolutive.

Ces assurances sont très larges, bien que l'inconscient collectif se bornerait à les rattacher aux accidents aériens, elles vont couvrir un spectre beaucoup plus étendu se rapportant à des opérations relatives à l'aviation.

Elles peuvent notamment couvrir l'entretien des appareils, la gestion des aéroports ou bien les organisations de manifestations aériennes.

Les assurances aériennes ne doivent pas être envisagées comme étant une assurance uniquement relative au transport de personnes et de marchandises mais il s'agit bien d'une matière englobant plusieurs assurances très variées³³. Ces

³³ C.J.Berr, Répertoire de droit commercial, Assurance aérienne, Dalloz, 2006, P.2-3

assurances vont tout de même avoir la particularité de s'articuler autour d'un objet, l'aéronef.

Les acteurs de ce marché sont peu nombreux du fait de la spécialisation, quelques acteurs se partagent donc entre eux les clients.

Concernant les aéroclubs, le décret n°2012-850 du 4 juillet 2012 va intégrer l'article D. 171-3 au sein du Code des assurances qui dispose :

« Les contrats d'assurance aérienne et aéronautique souscrits par des associations aéronautiques ou des fédérations aéronautiques, pour leur compte ou au bénéfice de leurs membres, sont soumis aux dispositions des titres Ier, II et III du présent livre, en application du troisième alinéa de l'article L. 171-5 »³⁴.

De ce fait les assurances des aéroclubs sont soumises aux mêmes règles que les autres assurances aéronautiques.

Du fait du caractère dangereux de l'aviation et des enjeux, notamment financiers, résultant de la réparation d'une victime, il est intéressant de se poser une question : *dans quelles mesures un aéroclub peut-il voir sa responsabilité engagée ?*

Afin de pouvoir répondre de façon optimale à cette problématique, qui se veut large, il faudra diviser cette étude en deux parties.

Il faut tout d'abord étudier la responsabilité de l'aéroclub à l'égard des membres (Partie I) avant d'envisager la responsabilité à l'égard des non-membres (Partie II).

³⁴ Article D171-3 Code des assurances

PARTIE I : LA RESPONSABILITE DE L'AEROCUB A L'EGARD DES MEMBRES

Un aéroclub est une association constituée de membres qui vont pouvoir utiliser les aéronefs appartenant à l'association. Ces membres vont donc s'exposer à des risques du fait de la nature propre de l'aviation. Dans le cas où les conditions pour la mise en œuvre de la responsabilité de l'aéroclub (Chapitre 1) seraient réunies les conséquences financières pour celui-ci seraient extrêmement lourdes. Aussi les dirigeants de l'association et les instructeurs pourront voir engager leurs responsabilités mais également l'aéroclub pourra voir engager sa propre responsabilité en raison de leurs faits (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS DE LA RESPONSABILITE

La responsabilité contractuelle, autrement dit la responsabilité pour violation des obligations nées d'un contrat, ne peut être engagée que si trois conditions de fond sont réunies : une violation de l'obligation contractuelle (Section 1), un dommage et un lien de causalité (Section 2). Cette responsabilité peut toutefois être aménagée (Section 3).

Section 1 : Le manquement à une obligation contractuelle

L'aéroclub est débiteur de plusieurs obligations envers ses membres, la principale obligation de l'aéroclub est une obligation de prudence et de diligence s'analysant comme une obligation de moyens (I) puis vient ensuite d'autres obligations (II).

I. L'obligation contractuelle de l'aéroclub : une obligation de sécurité de moyen

Les statuts représentent le contrat d'association liant l'aéroclub avec ses membres. C'est l'adhésion des membres aux statuts qui constitue la formation du contrat régissant les rapports des membres et de l'entité juridique³⁵.

Les statuts de l'aéroclub vont l'entraîner dans une responsabilité contractuelle vis-à-vis de ses membres.

³⁵ Répertoire de droit commercial, Aviation, Barthélémy MERCADAL Professeur honoraire du Conservatoire national des arts et métiers, Directeur scientifique de l'Institut du droit international des transports (IDIT)

Ce contrat impose à l'aéroclub plusieurs obligations dont le non-respect causant un préjudice aux membres va permettre de mettre en jeu sa responsabilité³⁶.

La Cour d'appel de Lyon, dans un arrêt rendu le 27 novembre 2008 a affirmé que **l'aéroclub n'est pas une entreprise de transport aérien** :

« Attendu que le règlement communautaire du 9 octobre 1997 entrée en vigueur le 17 octobre 1998 qui écarte la limite pécuniaire de responsabilité concerne les « transporteurs aériens » au sens de l'article 2 c'est-à-dire l'entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation ; qu'en l'espèce l'aéroclub "LES AILES DU MERLIN" club d'ULM ne répond pas à cette définition »³⁷.

La principale problématique de l'aéronautique est la problématique de la sécurité. Le volet sécurité prend une place primordiale au sein de l'aviation et donc au sein des aéroclubs.

Cependant, un aéroclub n'étant pas un transporteur aérien au sens de l'article 2 du règlement européen n°2027/97, il ne pourra pas être tenu de l'obligation de sécurité, obligation de résultat, incombant aux transporteurs aériens possédant une licence d'exploitation³⁸.

A ce sujet, il ressort d'un arrêt rendu par la **1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation en date du 5 juillet 1989** que l'aéroclub n'est tenu d'aucune obligation de résultat :

*« selon le moyen, que l'Aéroclub qui met un avion à la disposition de ses membres est tenu à leur égard d'une « obligation de sécurité de résultat » pendant toute la durée du trajet, la sécurité des passagers dépendant en permanence du bon état de l'appareil, sauf faute prouvée du pilote; Mais attendu que la **cour d'appel a retenu à bon droit que l'aéroclub**, dès lors*

³⁶ Juris Corpus, Droit des associations et fondations, Partie 3, Etude 14, Responsabilité civile de l'association ; Œuvre collective sous la direction de Philippe-Henri Dutheil - Ancien bâtonnier, Responsable national du secteur des organismes sans but lucratif, EY société d'avocats

³⁷ CA Lyon, 1^{ère} ch, 27 novembre 2008, n°05/05609

³⁸ Règlement CE n°2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

qu'il a perdu la maîtrise de l'appareil mis à la disposition d'un utilisateur qui en assure le pilotage, n'est pas tenu envers celui-ci, ni envers les passagers, d'une quelconque obligation de résultat ; »³⁹

Au sein du même arrêt il est inscrit :

« l'obligation de l'AEROCLUB ne constitue pas une obligation de résultat mais seulement une obligation de moyens ; qu'en effet, statuant en suite de l'arrêt du 3 Octobre 1972 ayant cassé celui de la Cour de Bourges du 3 Juin 1970, la Cour d'Orléans, par arrêt du 13 Juin 1974, a jugé, par des motifs qui n'ont pas été remis en cause par décision ultérieure, qu'à l'égard de ses membres, un aéroclub n'est pas débiteur d'une obligation déterminée de sécurité mais uniquement d'une obligation générale de prudence et de diligence s'analysant en une obligation de moyens, le demandeur devant rapporter la preuve de la faute imputée audit aéroclub »⁴⁰

Dans le cadre d'une obligation de moyens, le contractant ne s'engage pas à atteindre un but déterminé mais va tout mettre en œuvre pour y parvenir. Le débiteur « *n'est tenu qu'à agir avec diligence, à se comporter avec prudence afin d'essayer d'atteindre le résultat escompté* »⁴¹.

En règle générale, afin de déterminer le type d'obligation et son intensité, la jurisprudence prend en compte le rôle actif ou non du créancier, il ressort d'ailleurs d'un arrêt de la cour de cassation du 22 janvier 2009 que « *lorsque la victime a joué un rôle actif, il ne pourrait s'agir que d'une obligation de moyen* »⁴².

Dans le cas où **le créancier**, et plus spécifiquement le membre de l'aéroclub, subi un dommage lors de l'utilisation d'un aéronef, **il doit prouver que l'aéroclub n'a pas agi avec la prudence et la diligence requise ou bien il doit rapporter la preuve de la faute de l'aéroclub**⁴³.

³⁹ Cass. civ. 1^{ère}, 5 juillet 1989, n°87-17-508

⁴⁰ Cass. civ. 1^{ère}, 5 juillet 1989, n°87-17-508

⁴¹ M. Poumarède ; P. Le Tourneau, Preuve de l'inexécution d'une obligation contractuelle », 2021-2022, Dalloz action Droit de la responsabilité et des contrats

⁴² Cass. civ. 1^{ère}, 22 janvier 2009, n° 07-21.843

⁴³ TGI Paris, 26 mai 1978, RFD aérien 1978.484

Il ressort de ces informations qu'un aéroclub est donc débiteur d'une obligation de moyens envers ses membres⁴⁴.

Cependant, l'aéroclub doit être prudent car, bien que cette obligation ne soit pas une obligation de résultat entraînant sa responsabilité sans avoir le besoin de prouver une faute, l'obligation de moyens peut être prise en compte de façon assez large comme le démontre un arrêt du 15 décembre 2011⁴⁵.

En l'espèce, il s'agissait d'un accident intervenu dans un club d'escalade alors que la victime exerçait librement son activité sans avoir reçu de formation particulière. La Cour de cassation a jugé que « *L'association sportive est tenue d'une obligation contractuelle de sécurité, de prudence et de diligence envers les sportifs exerçant une activité dans ses locaux et sur des installations mises à leur disposition, quand bien même ceux-ci pratiquent librement cette activité.* » sans faire aucune distinction entre les personnes ayant reçu une formation et celles n'en ayant pas reçu⁴⁶.

Il est donc important pour un aéroclub du fait de la particularité et du risque de ses activités d'être extrêmement vigilant sur tous les aspects liés à la sécurité.

En conclusion, le régime de la responsabilité contractuelle s'identifie à celui de la responsabilité délictuelle de l'article 1240 du Code civil (ancien article 1382) lorsque l'obligation inexécutée n'est pas une obligation de résultat mais une obligation générale de prudence, de moyens et de diligence⁴⁷ étant donné qu'il faut prouver la faute comme c'est le cas pour un aéroclub.

⁴⁴ Entretien avec la FFA

⁴⁵ Cass. civ. 1^{ère}, 15 décembre 2011, n° 10-23.528 et 10-24.545

⁴⁶ Lamy Droit des contrat, n°381-69

⁴⁷ Rodière, Rép. Civ. V° Responsabilité n°421

II. Les autres obligations de l'aéroclub

Bien que l'aéroclub ne soit que débiteur d'une obligation de moyens envers ses membres, l'association va avoir plusieurs obligations et devoirs envers ceux-ci.

A. L'obligation d'assurance

Les assurances aériennes sont en grande majorité non obligatoires, cependant il existe deux exceptions pour les aéroclubs

1) L'assurance Responsabilité civile des aéronefs

La seule assurance obligatoire est l'assurance de Responsabilité Civile des aéronefs⁴⁸.

Elle est obligatoire depuis le 1^{er} mai 2005 et cette obligation a pour origine le règlement européen n°785/2004 du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs⁴⁹. Ce règlement a été modifié par le règlement européen n°265/2010 de la commission du 6 avril 2010 qui a adapté les montants d'assurances minimales aux limites de responsabilité de la Convention de Montréal de 1999 révisée par l'OACI en 2010.

Le règlement CE n°785/2004 « *s'applique à tous les transporteurs aériens et à tous les exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État membre auquel le traité s'applique.* »⁵⁰.

Celui-ci a pour objet de garantir les dommages causés par l'appareil et son pilote aux personnes se trouvant à bord et aux tiers se trouvant au sol⁵¹.

L'article 6 du règlement européen « *Couverture de la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages et du fret* » va fixer la couverture minimale de l'assurance à 250 000 DTS par passager, cependant « *dans le cadre de l'exploitation non*

⁴⁸ Entretien avec la FFA

⁴⁹ FFA, Guide de l'assurance

⁵⁰ Règlement CE n°785/2004, art.2.

⁵¹ Entretien avec la FFA

commerciale par un aéronef dont la MMD est de 2 700 kg ou moins, les États membres peuvent fixer un montant minimal inférieur pour la couverture minimale de l'assurance à condition que le montant de ladite couverture ne soit pas inférieur à 100 000 DTS par passager »⁵².

Concernant les tiers, la couverture minimale de l'assurance par accident varie selon le poids de l'aéronef ⁵³.

La souscription de cette assurance doit être prouvée, les exploitants d'aéronefs doivent déposer auprès des autorités administratives compétentes de l'État membre concerné un certificat d'assurance. A défaut, des sanctions peuvent être prises, ces sanctions devront être « *effectives, proportionnées et dissuasives* »⁵⁴.

Chaque aéronef assuré pourra circuler librement au-dessus du territoire de la Communauté Européenne sans que son contrat d'assurance n'ait besoin d'être modifié et aucune surprime ne sera à la charge de l'assuré.

Cette assurance est réglementée et se situe, au sein du contrat d'assurance, sous la convention « Annexe B » quelle que soit la compagnie d'assurance⁵⁵.

2) *L'assurance Responsabilité Civile organisateur de manifestation aérienne*

Dans le cas très réglementé des manifestations aériennes, un autre type d'assurance est obligatoire⁵⁶.

L'article 3 de l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, modifié par l'arrêté du 29 juillet 2015, indique qu'elles sont caractérisées « *par la conjonction des trois facteurs constitutifs* :

- *existence d'un emplacement déterminé accessible au public ;*

- *évolutions d'un ou plusieurs aéronefs effectuées intentionnellement pour constituer un spectacle public ;*

⁵² Règlement CE n°785/2004, art. 6.

⁵³ Règlement CE n°785/2004, art. 7.

⁵⁴ JurisClasseur Transport, Fasc. 940 : Assurances aériennes, 2017

⁵⁵ FFA, Guide de l'assurance

⁵⁶ FX. Balme, Synthèse – Aéronef, JurisClasseur Transport

- *appels au public de la part des organisateurs par voie d'affiches, de déclarations dans les médias ou par tout autre moyen* »⁵⁷

Ce même arrêté précise, dans son article 15 que :

*« L'organisateur, sauf s'il s'agit d'une autorité militaire, doit fournir la preuve auprès de l'autorité préfectorale qui délivre l'autorisation qu'il dispose de garanties lui permettant de faire face aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile, de celle de ses préposés et de celle de tous les participants à la manifestation aérienne en complément, si cela s'avérait nécessaire, des garanties en propre dont disposent ces derniers en tant que pilote d'aéronef »*⁵⁸.

Donc, si les conditions caractérisant la manifestation aérienne sont réunies, l'aéroclub devra obligatoirement souscrire une assurance spécifique *« Responsabilité civile organisateur de manifestation aérienne »*⁵⁹.

Cette assurance couvre l'organisateur, les participants *« aéronautiques »* ainsi que toutes les personnes physiques et morales intervenant dans le déroulement de la manifestation⁶⁰.

D'autres assurances existent pour les aéroclubs mais celles-ci ne sont pas obligatoires, il conviendra de les développer ultérieurement.

B. L'obligation de mettre à disposition un aéronef en bon état de navigabilité

Cette obligation est de nature jurisprudentielle, aucun texte n'oblige un aéroclub à mettre à disposition des membres un aéronef en bon état de navigabilité.

Cependant, si l'aéroclub ne le fait pas et qu'un incident ou accident survient, l'aéroclub pourrait être tenu responsable sur le fondement de sa responsabilité contractuelle mais surtout sur le fondement de sa responsabilité délictuelle consacrée par l'article 1240 du Code civil.

⁵⁷ Arrêté du 4 avril 1996, art.3

⁵⁸ Arrêté du 4 avril 1996, art.15

⁵⁹ Guide de l'assurance, FFA

⁶⁰ FX. Balme, Synthèse - Aéronef, JurisClasseur Transport

La 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation dans un arrêt du 14 mars 1978 confirme l'existence d'une obligation de mettre à la disposition des membres un appareil en bon état de navigabilité :

« le tribunal ayant considéré que l'aéroclub avait contracté l'obligation de mettre à la disposition de la société Wassmer un appareil en bon état de navigabilité avec un moteur fonctionnant normalement, l'aéroclub n'a pas contesté l'existence de cette obligation »⁶¹.

Dans cet arrêt, la Cour de cassation indique clairement que l'aéroclub en cause avait contracté une obligation de mettre à disposition de la société, en l'espèce, un appareil en bon état de navigabilité.

Cependant, les aéroclubs cherchant à s'exposer le moins possible à des obligations contractuelles, une infime partie d'entre eux indique dans leurs statuts qu'ils s'engagent à mettre à disposition de leurs membres un appareil en bon état de navigabilité.

La plupart des aéroclubs se contentent de dire qu'ils sont uniquement débiteurs d'une obligation de moyens et qu'ils engagent leurs responsabilités pour faute prouvée.

Voici un exemple de statuts d'aéroclub qui est en partie similaire pour la majorité des associations :

« Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué. »⁶²

⁶¹ Cass. civ. 1^{ère}, 14 mars 1978, n°76-14.427

⁶² Statuts et règlement intérieur, Aéro-club de la Creuse, 28 août 2020

Il ressort de ces statuts l'obligation de moyens comme vu précédemment, et aussi le fait que la responsabilité pourra être engagée lorsqu'une faute à un lien de causalité direct avec le dommage.

La frontière entre obligation contractuelle et délictuelle est alors très mince.

La 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation dans un arrêt du 27 février 2007 est venue confirmer l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Bastia en indiquant que :

« La cour d'appel qui, par motifs tant propres qu'adoptés, a relevé que la responsabilité de l'aéroclub ne pouvait être recherchée sur le fondement de l'article 1384 du code civil qu'en sa qualité de gardien de la structure de l'appareil et qu'il ressortait de l'enquête de gendarmerie que celui-ci était en parfait état de vol à son décollage de Bastia en a justement déduit, sans encourir les griefs du moyen, que la responsabilité de cet organisme ne pouvait être retenue sur ce fondement »⁶³.

Il ressort donc qu'un aéroclub ayant mis à disposition du pilote un appareil en parfait état de vol ne peut pas voir engager sa responsabilité.

Il résulte également de cet arrêt une distinction entre la garde de la structure et la garde du comportement de l'aéronef. A partir du moment où l'association transmet la garde du comportement de l'aéronef au pilote membre, uniquement le pilote sera débiteur d'une obligation de sécurité envers les personnes à bord. Il conviendra d'étudier cette distinction capitale plus tard dans ce mémoire.

Plusieurs arrêts vont dans le même sens, notamment un arrêt de la Cour d'appel de Rennes du 14 octobre 2009 affirmant :

« Qu'aucune négligence dans l'entretien de l'appareil n'a pu être relevée, ce qui exclut de retenir la responsabilité de l'aéroclub en sa qualité de gardien de la structure ; »⁶⁴.

⁶³ Cass. civ. 1^{ère}, 27 février 2007, n°03-16.683

⁶⁴ CA Rennes, 14 octobre 2009, n°08/00088

Cependant, si celui-ci n'a pas respecté son obligation, l'aéroclub sera déclaré responsable comme c'est le cas dans un arrêt rendu par la Cour de cassation le 28 octobre 1974⁶⁵.

En l'espèce, il s'agissait d'un accident survenu lors d'un vol fait en double commande avec un pilote membre de l'aéroclub et un instructeur. Après le décollage, des violentes vibrations se sont fait ressentir et l'aéronef heurta un talus. Le pilote étant blessé, il décida d'assigner l'aéroclub. La Cour d'appel de Limoges a déclaré alors l'aéroclub responsable du fait d'un défaut d'entretien de l'aéronef mais l'aéroclub forma un pourvoi en cassation.

La Cour de cassation va rejeter le pourvoi en disant :

« Mais attendu que la cour d'appel, qui a relevé qu'il résultait du rapport de l'expert z... l'accident était dû à une « rupture de fatigue » d'une pale d'hélice à partir d'un impact, et a énoncé que l'aéroclub du limousin ne devait pas ignorer « le défaut et le danger présenté par le type d'hélice équipant l'avion accidenté », onze accidents de cette nature étant déjà survenus à des y... équipes du même type d'hélice, a pu estimer que cet aéroclub avait commis une négligence en ce qui concerne la surveillance de l'x... ;

Qu'ainsi, sans renverser la charge de la preuve et instituer une présomption de responsabilité en cas de défaillance mécanique, l'arrêt attaqué a légalement justifié sa décision, abstraction faite des motifs critiques par le second moyen qui sont surabondants ; »⁶⁶.

Ici, la Cour de cassation va donc retenir la responsabilité de l'association en prenant en compte des éléments extérieurs comme les accidents déjà intervenus avec ce type d'hélice.

L'aéroclub doit donc être très vigilant sur l'entretien de ses appareils qu'il met à disposition de ses membres, notamment du fait du risque très important découlant d'un défaut d'entretien même infime.

⁶⁵ Cass. civ. 1^{ère}, 28 octobre 1974, n°73-11.420

⁶⁶ Cass. civ. 1^{ère}, 28 octobre 1974, n°73-11.420

C. L'obligation de vérifier les titres et qualifications du pilote

D'un point de vue réglementaire, il est de la responsabilité du pilote « *commandant de bord* » de vérifier s'il est apte à prendre part aux commandes d'un aéronef mis à sa disposition par l'aéroclub dont il est membre⁶⁷.

Il doit vérifier si sa licence est en cours de validité et qu'il possède son assurance et son certificat médical à jour⁶⁸.

Cependant, un aéroclub doit tout de même se renseigner afin de savoir si le pilote aux commandes d'un aéronef dont il a la propriété ou dont il est exploitant est à jour de sa licence de pilote avec la bonne qualification de classe ainsi que de sa visite médicale.

Il ressort de plusieurs statuts et règlements intérieurs d'aéroclubs que les pilotes doivent être à jour de leurs licences pour pouvoir piloter. Ces règlements intérieurs et notamment celui de l'aéroclub François Richet prévoient que c'est au pilote de vérifier leurs aptitudes à voler :

*« Les pilotes se conforment à la réglementation en vigueur et notamment en matière de titres aéronautiques : ils sont responsables de la validité de leur licence et de leur aptitude médicale. »*⁶⁹.

D'autres aéroclubs, quant à eux, vont uniquement indiquer l'obligation pour le pilote d'avoir leurs titres en cours de validité, sans indiquer si l'aéroclub à une quelconque obligation de vérification, c'est le cas dans le règlement intérieur de l'aéroclub de la Creuse dans son article 3.1 Participant :

*« En dehors des pilotes instructeurs désignés par le Comité Directeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs ayant souscrit une licence FFA, à jour de leurs cotisations et de leur compte avance, et titulaires des titres aéronautiques requis, en cours de validité. »*⁷⁰.

⁶⁷ Entretien avec la FFA

⁶⁸ Mémo du pilote VRF, octobre 2020

⁶⁹ Règlement Intérieur, Aéroclub François Richet

⁷⁰ Statuts et règlement intérieur, Aéro-club de la Creuse, 28 août 2020, Article 3 – Pilotes ; 3.1 - Participant

De même, lors d'un arrêt rendu par la Cour d'appel de Versailles le 17 octobre 2013, l'aéroclub en cause, à savoir l'aéroclub du Valinco, invoque ses obligations contractuelles et l'association indique :

« qu'elle a respecté ses obligations contractuelles consistant à s'assurer des qualifications de pilotage de l'adhérent et à lui mettre à disposition un avion en bon état de fonctionnement. »⁷¹.

L'aéroclub affirme donc ici l'obligation de mettre à disposition des membres un aéronef en bon état de navigabilité comme vu précédemment, mais il confirme également l'obligation contractuelle de s'assurer des qualifications de pilotage du pilote membre.

De ce fait, l'association aéronautique doit être vigilante sur la validité de la licence et les qualifications du pilote car il est probable qu'un juge retienne, en cas d'accident causé par un pilote n'ayant pas les autorisations nécessaires pour prendre l'envol, un manquement de l'association. Celle-ci devrait alors indemniser les victimes qui auraient, de ce fait, droit à percevoir des dommages et intérêts.

D. L'obligation d'accompagnement d'un pilote débutant

Cette obligation de faire accompagner un pilote débutant peut d'une part être une obligation de nature contractuelle et d'autre part, la jurisprudence a pu l'exiger dans certains cas précis en l'absence de stipulations expresses.

Tout d'abord, cette obligation est prévue dans le règlement intérieur de certains aéroclubs comme c'est le cas pour l'aéroclub de Loire Atlantique qui indique :

« Pour des raisons de sécurité, un premier vol sur une des îles (Yeu, Belle Ile, Ouessant, Oléron) devra être effectué avec un instructeur qui autorisera ou non ce type de vol en solo. Pour un premier vol sur la Corse, le pilote devra être accompagné d'un autre pilote ayant déjà effectué la traversée en tant que commandant de bord. »⁷².

Ici, l'aéroclub se soumet à une obligation contractuelle vis-à-vis de ses membres.

⁷¹ CA Versailles, 3^{ème} ch, 17 octobre 2013, n°11/01216

⁷² Règlement Intérieur de l'Aéro-club de Loire Atlantiques, Article 2 – Participant et réglementation interne

De plus, la Cour d'Appel de Dijon avait jugé le 23 novembre 1966 que l'aéroclub qui confie un avion de type nouveau à un jeune pilote débutant sans le faire accompagner d'un instructeur commet une négligence fautive. Cette négligence constituait une faute causale en relation directe avec l'accident lors de l'atterrissage résultant d'une erreur du pilote. Cela a donc entraîné un partage de responsabilité⁷³. La cour dit d'ailleurs :

« L'aéroclub avait confié l'appareil d'un type nouveau à un débutant sans le faire accompagner dans ses premiers voyages ; qu'il est certain que la prise de terrain n'aurait pas été défectueuse et qu'il aurait pu immédiatement être remédié à l'erreur d'appréciation sur les conseils d'un assistant averti ; que cette négligence constitue une faute en relation directe avec l'accident causale de ce dernier »⁷⁴.

Or, le courant jurisprudentiel est instable et se traite au cas par cas étant donné que dans un arrêt, précédemment cité, de la 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation du 27 février 2007 il est dit que la responsabilité de l'aéroclub *« pouvait être recherchée sur le fondement de l'article 1384 du code civil qu'en sa qualité de gardien de la structure de l'appareil et qu'il ressortait de l'enquête de gendarmerie que celui-ci était en parfait état de vol à son décollage de Bastia »⁷⁵*, de ce fait l'aéroclub ne pouvait pas être tenu responsable.

Dans le cas de l'espèce, le moyen était formé dans le sens où selon le rapport de l'expert, le pilote *« était très peu expérimenté et qu'il s'agissait pour lui du premier vol en commandant de bord avec plusieurs passagers à bord, que la cour d'appel a constaté que l'aéroclub n'avait cependant pas exigé de dépôt d'un support préparé à l'aide à la navigation sur le parcours projeté ; qu'il s'ensuit que l'aéroclub n'a rien fait pour vérifier la faisabilité du trajet pour un pilote inexpérimenté et en rejetant toute faute de l'aéroclub au seul motif que M. X... possédait les qualifications suffisantes, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 1382 et 1383 du code civil »⁷⁶.*

⁷³ CA Dijon, 23 novembre 1966, RFDA 1967-347

⁷⁴ CA Dijon, 23 novembre 1966, RFDA 1967-347

⁷⁵ Cass. civ. 1^{ère}, 27 février 2007, n°03-16.683

⁷⁶ Cass. civ. 1^{ère}, 27 février 2007, n°03-16.683

Cependant, le fait que le pilote était très peu expérimenté n'a pas été suffisant pour mettre en jeu la responsabilité délictuelle de l'aéroclub.

Il résulte de ce qui précède que, si les statuts de l'aéroclub indiquent explicitement une obligation d'accompagner un pilote débutant lors d'un vol particulier, la responsabilité contractuelle de celui-ci pourrait être soulevée.

Concernant la responsabilité délictuelle, il semble très peu probable que l'association se voit jugée responsable pour un manquement à cette « obligation ».

E. L'obligation d'information de la possibilité de souscrire à une assurance individuelle

Cette obligation est très récente et ne saurait être certaine vis-à-vis des associations aéronautiques mais un arrêt récent de la Cour de cassation a montré qu'elle est bien réelle pour les associations sportives et qu'elle pourrait donc s'appliquer aux aéroclubs.

En l'espèce, il s'agissait d'un accident de parapente lors d'un vol effectué au sein d'un club sportif. La victime a alors assigné le club et son assureur en responsabilité. La responsabilité contractuelle du club a été retenue au titre de l'article L321-4 du code du sport indiquant que « *Les associations et les fédérations sportives sont tenues d'informer leurs adhérents de l'intérêt que présente la souscription d'un contrat d'assurance de personnes couvrant les dommages corporels auxquels leur pratique sportive peut les exposer.* »⁷⁷.

La victime a alors formé un pourvoi en cassation concernant le montant de l'indemnisation, la cour d'appel avait jugé que le défaut d'information a fait perdre à la victime la chance, évaluée à 50%, de souscrire à cette assurance. La Cour de cassation vient casser cette décision en estimant que la cour d'appel n'a pas recherché si la victime n'avait pas perdu la chance de souscrire à une autre assurance proposant de meilleures garanties.

Par analogie, la frontière entre les aéroclubs et les clubs de sport étant extrêmement mince, on pourrait penser que les juges puissent retenir une faute de l'aéroclub

⁷⁷ Article L321-4 du code du sport

n'ayant pas informé un élève de la possibilité de souscrire à une assurance individuelle accident.

Il est donc judicieux pour un aéroclub d'afficher au sein de sa structure, par exemple, la possibilité de souscrire à différentes assurances.

Section 2 : Le dommage et le lien de causalité

Afin de pouvoir mettre en jeu la responsabilité de l'aéroclub, après avoir analysé les différentes obligations de l'aéroclub, il faut qu'il y ait un manquement à une de ces obligations, puis, qu'il y ait un dommage (I) et un lien de causalité entre les deux (II).

I. Le dommage

Afin de pouvoir mettre en jeu la responsabilité contractuelle d'un aéroclub, d'une association ou plus globalement de son co-contractant, la victime doit rapporter la preuve d'un dommage.

La responsabilité du débiteur d'une obligation contractuelle peut être engagée uniquement si l'inexécution de cette obligation cause un préjudice au créancier.

Des incertitudes ont existé quant à la nécessaire preuve d'un dommage, la Cour de cassation avait admis dans un arrêt du 30 janvier 2002 que l'inexécution du contrat ouvrait droit à l'indemnisation du bailleur sans même qu'il ait besoin de prouver un préjudice résultant de cette inexécution⁷⁸.

Cependant, seul cet arrêt a été prononcé dans ce sens et il ressort logiquement que des dommages et intérêts ne peuvent être alloués à un co-contractant ayant subi un manquement à l'obligation contractuelle du débiteur uniquement que s'il peut justifier d'un préjudice résultant de cette inexécution⁷⁹.

Plusieurs dommages sont réparables, le dommage corporel, moral mais aussi le dommage matériel, et tous ces dommages sont régulièrement invoqués lors d'accidents aériens.

⁷⁸ Cass. Civ. 3^{ème}, 30 janvier 2002, n°00-15.784

⁷⁹ Cass.civ. 3^{ème}, 3 décembre 2003, n°02-18.033

Cependant, il ne faut pas oublier que dans la matière contractuelle, qui régit les relations entre l'aéroclub et ses membres, seuls les dommages prévisibles sont réparables. La prévisibilité du dommage porte sur l'étendu de celui-ci⁸⁰.

Ce principe a d'ailleurs à nouveau été rappelé dans un arrêt récent de la chambre commerciale de la Cour de cassation en date du 11 mars 2020 qui a indiqué que le dommage est réparable uniquement s'il est prévisible au moment de la conclusion du contrat et s'il constitue une suite immédiate de l'inexécution contractuelle⁸¹.

Cependant, la loi admet une réparation intégrale du préjudice en cas de faute lourde ou dolosive comme il l'est indiqué au sein de l'article 1231-3 du Code civil.

II. Le lien de causalité

L'article 1231-4 du Code civil dispose :

« Dans le cas même où l'inexécution du contrat résulte d'une faute lourde ou dolosive, les dommages et intérêts ne comprennent que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution ».

Le lien de causalité est ici exprimé, et ce lien est tout à fait logique, un co-contractant ne peut en aucun cas se voir condamner à indemniser une personne ayant subi un dommage n'étant pas en lien avec l'inexécution de l'obligation contractuelle.

De ce fait pour que l'aéroclub voit sa responsabilité contractuelle être engagée, son manquement doit avoir un lien direct avec le dommage causé à la victime, comme cela avait été le cas dans l'arrêt sus-cité dans lequel il était dit :

« qu'il est certain que la prise de terrain n'aurait pas été défectueuse et qu'il aurait pu immédiatement être remédié à l'erreur d'appréciation sur les conseils d'un assistant averti ; que cette négligence constitue une faute en relation directe avec l'accident causale de ce dernier »⁸².

⁸⁰ C. Moille, Revue Lamy Droit civil

⁸¹ Cass. com. 11 mars 2020, n°18-22.472

⁸² CA Dijon, 23 novembre 1966, RFDA 1967-347

Le lien de causalité est clairement exprimé en l'espèce et cela doit être le cas à chaque fois qu'une personne veut mettre en jeu la responsabilité contractuelle du débiteur de l'obligation n'ayant pas été respectée.

Section 3 : L'aménagement de la responsabilité : l'existence des clauses

Afin d'éviter de lourdes conséquences pécuniaires, un aéroclub doit essayer de mettre en place des clauses relatives à la responsabilité. Il conviendra de préciser qu'outre les causes d'exonération conventionnelle proposées à l'étude ci-dessous, il existe des causes d'exonérations légales de la responsabilité telles que la force majeure et la faute de la victime.

La responsabilité contractuelle, à l'inverse de la délictuelle, n'est pas d'ordre publique, cela signifie que les parties peuvent chercher à s'en écarter en insérant des clauses (I). Cependant, ces clauses sont très discutées et leurs validités sont mises en cause à de nombreuses reprises.

La validité de ces clauses est implicitement énoncée au sein de l'article 1231-3 du Code civil qui indique que « *le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat* ».

De ce fait, de nombreuses associations vont chercher à s'exonérer de leurs responsabilités ou bien si ce n'est pas possible à la limiter à un certain montant (II). Certaines associations vont même insérer des clauses empêchant leurs membres d'ester en justice à l'encontre de cette même association. Ces clauses sont généralement insérées dans les statuts ou bien dans le règlement intérieur de l'association⁸³.

I. Les clauses préventives

Ces clauses ont pour objectif d'éviter le principe de la responsabilité, elles vont permettre à leur auteur de contourner la responsabilité sans directement agir sur celle-ci.

Elles sont souvent présentes sous la forme de clauses interdisant aux membres de l'association d'intenter une action en justice à son encontre. C'est notamment le

⁸³ Le Lamy associations, Clause relatives à la responsabilité

cas pour plusieurs aéroclubs comme ici au sein du règlement intérieur d'un aéroclub situé sur le territoire français qui énonce dans son article « *Limite de responsabilité* » :

« Du fait même de leur adhésion à l'association, les membres renoncent expressément à tous recours à l'égard de l'Aéro-Club ou de ses dirigeants. ».

Ce type de clause a donc pour objectif d'exclure la responsabilité de l'association aéronautique vis-à-vis des membres étant donné que ceux-ci ne pourront pas la déclencher en allant devant les tribunaux.

Cependant, bien que par le passé ce type de clause avait été jugée valable notamment dans un arrêt rendu par le Tribunal de Grande Instance de Cherbourg le 11 mars 1962⁸⁴, aujourd'hui, ces clauses ne sont plus considérées comme licites. Elles seraient déclarées nulles étant donné qu'elles sont contraires à la liberté fondamentale du libre accès à la justice⁸⁵.

Un autre type de clause préventive est celle visant à restreindre l'étendue des obligations de l'association et donc par ricochet, si l'association n'est plus débitrice d'une obligation elle ne pourrait se voir déclarer responsable.

Cependant, encore une fois, ce type de clause est soumise à de nombreuses contraintes, le dirigeant de l'association doit être vigilant afin de ne pas exclure des obligations indissociables du contenu du contrat qui viderait par conséquent celui-ci de sa substance⁸⁶.

C'est dans cette logique qu'a été rendu **l'arrêt Faurecia 2 du 29 juin 2010** qui indique que :

*« Seule est réputée non écrite la clause limitative de réparation qui contredit la portée de l'obligation essentielle souscrite par le débiteur »*⁸⁷.

⁸⁴ TGI Cherbourg, 11 mars 1962, R.F.D.A 1963, p.237

⁸⁵ Le Lamy association

⁸⁶ Entretien avec la FFA

⁸⁷ Cass. com. 29 juin 2010, no 09-11.841

Dans ce sens, un aéroclub ne pourrait donc pas insérer une clause permettant de n'assumer aucune obligation vis-à-vis de la sécurité de ses membres.

II. Les clauses exonératoires et limitatives de responsabilité

Les clauses exonératoires et limitatives de responsabilité ne contournent pas le principe de la responsabilité comme les clauses précédentes mais agissent directement sur celui-ci. Ces clauses cherchent à réduire la responsabilité de manière équivoque.

Les clauses exonératoires vont être là afin d'exonérer, comme son nom l'indique, le co-contractant de toute responsabilité alors que les clauses limitatives vont uniquement être là pour plafonner les indemnisations dues à un certain montant.

Ces clauses ne sont pas toujours très bien reçues, c'est notamment pour cela que le législateur a décidé d'intervenir dans plusieurs domaines et notamment dans le domaine de l'aviation avec l'article L6131-2 du Code des transports qui précise :

« L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface.

La responsabilité de l'exploitant ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. ».

Cette disposition ne concerne cependant que les dommages causés à la surface et ne peut donc pas s'appliquer pour un dommage subi par un passager.

Toutefois, toutes clauses visant à restreindre la responsabilité de l'aéroclub ou encore de l'exonérer de celle-ci ne semble pas être possible au regard de l'obligation générale de prudence et de diligence qui lui incombe.

D'ailleurs, un projet de réforme du 13 mars 2017, qui n'a pas encore eu lieu mais qui est toujours d'actualité comme il l'a été souligné le 22 juillet 2020 par des sénateurs, contient plusieurs dispositions sur les clauses relatives à la responsabilité⁸⁸.

⁸⁸ G. Marraud Des Grottes, Responsabilité civile : enfin une réforme ?, Wolters Kluwer France, Actualité du droit

Il ressort plusieurs articles de ce projet de réforme visant à limiter encore plus les clauses d'irresponsabilité, notamment l'article 1281 de ce projet de réforme indique que « *la responsabilité ne peut être limitée ou exclue par contrat en cas de dommage corporel* ».

Aussi l'article 1282 rappelle que les clauses ne peuvent être appliquées en cas de faute lourde ou dolosive et rajoute que « *Elles sont réputées non écrites lorsqu'elles privent de sa substance l'obligation essentielle du débiteur* ». Cet article consacre la décision rendue dans l'arrêt Faurecia 2. Il est donc clair que l'avenir de ces clauses limitatives de responsabilité n'est pas certain.

CHAPITRE 2 : LA RESPONSABILITE DU DIRIGEANT ET DE L'INSTRUCTEUR

Au sein de l'aéroclub vont se côtoyer plusieurs membres, parmi ceux-là le président ayant souvent le statut de dirigeant responsable joue un rôle spécial (Section 1) mais les formateurs ont également une grande importance étant donné qu'ils s'occupent de l'aspect formation aéronautique (Section 2).

Section 1 : Le dirigeant de l'aéroclub

Le dirigeant de l'aéroclub, du fait de son statut pourra voir engager sa responsabilité (I), c'est pourquoi il doit souscrire à plusieurs assurances (II).

I. La responsabilité du dirigeant

Chaque aéroclub est dirigé par son président. Celui-ci a la qualité de dirigeant de l'association et en tant que dirigeant d'un aéroclub, le président devient responsable.

Le dirigeant d'une association peut être tenu responsable envers les membres de l'association mais aussi envers les tiers.

A l'égard des membres de l'association, il faut trois conditions pour que le dirigeant puisse voir sa responsabilité personnelle être mise en jeu :

- **Une faute** : Le dirigeant de l'association doit avoir commis une faute lors de l'exercice de ses fonctions. C'est notamment le cas des actes contraires à la loi, aux statuts et non conformes à l'intérêt de l'association.
- **Un préjudice** : Cela signifie que l'acte du dirigeant doit avoir causé un préjudice à l'association, dans le cas contraire, même s'il a commis une faute, il ne pourra pas voir engager sa responsabilité.
- **Un lien de causalité** : C'est la faute du dirigeant qui doit être à l'origine du préjudice. Le cas de la force majeure exonèrera le dirigeant de sa responsabilité.

A l'égard des tiers, le dirigeant possède une responsabilité délictuelle de droit commun. A défaut de posséder des responsabilités légales, la responsabilité civile

des dirigeants d'associations trouve son fondement dans la responsabilité délictuelle. Il s'agit donc d'une responsabilité délictuelle du fait personnel.

Pour voir engager sa responsabilité, le dirigeant de l'aéroclub doit commettre une faute détachable de ses fonctions. Habituellement, c'est la responsabilité de l'association qui est recherchée lorsque l'on est en présence d'un défaut d'exécution d'une obligation légale ou bien en cas de non-respect d'un contrat. Également, en règle générale, le dirigeant de l'aéroclub agit au nom et pour le compte de celui-ci, c'est donc l'aéroclub qui sera tenu responsable en cas de dommage causé aux tiers.

Le dirigeant peut être responsable uniquement dans le cas où il n'a pas agi au nom et pour le compte de l'association, il faut donc qu'il ait commis une faute détachable de ses fonctions.

Pour pouvoir être caractérisés, ces fautes nécessitent deux conditions, tout d'abord elles doivent être intentionnelles mais elles doivent aussi être d'une particulière gravité.

A d'ailleurs été relevé comme faute séparable des fonctions de dirigeant d'une société le défaut de souscription d'une assurance obligatoire⁸⁹.

Il est légitime de penser que ce défaut de souscription d'assurance obligatoire pourra être qualifié de faute détachable des fonctions du dirigeant d'une association au même titre que pour le dirigeant d'une société à responsabilité limitée (SARL).

D'autres fautes pourront être caractérisées et entraîner la responsabilité personnelle du dirigeant comme par exemple les infractions aux dispositions législatives et réglementaires et notamment le manquement aux règles d'hygiène et de sécurité, mais aussi la violation des statuts ou encore la faute de gestion.

Le dirigeant doit donc à ce titre souscrire aux différentes assurances obligatoires mais doit également, à titre préventif, souscrire à diverses assurances pour son aéroclub et à titre personnel.

⁸⁹ Cass. com, 28 septembre 2010, n°09-56.255

II. Les assurances de l'aéroclub et son dirigeant

Dans le cadre de ses fonctions, le dirigeant va être amené à souscrire à des assurances personnelles (A) mais également à des assurances pour le compte de l'aéroclub (B).

A. Les assurances du dirigeant

Des garanties spécifiques dédiées aux dirigeants d'aéroclubs peuvent être souscrites. Il s'agit de l'assurance responsabilité civile personnelle des dirigeants mais également de la protection juridique des dirigeants et aéroclubs. Le dirigeant d'aéroclub bénéficie automatiquement de ces garanties à partir du moment où il est affilié à la FFA, il lui suffit juste de s'acquitter de la cotisation de l'aéroclub.

Concernant la **garantie « Responsabilité Civile Personnelle des Dirigeants »**, celle-ci prend en charge le dommage qu'un dirigeant ou mandataire peut être tenu de régler sur ses biens personnels en cas de fautes personnelles, détachables de ses fonctions, commises en sa qualité de dirigeant ou mandataire. Les garanties présentes dans ce contrat sont très larges.

Celles-ci peuvent notamment prendre en charge les frais de défense civile dès que la responsabilité est recherchée, mais également prendre en charge des dommages et intérêts dus si sa responsabilité est avérée.

Des extensions de garanties sont aussi envisageables comme la prise en charge ou le remboursement des dépenses de communication nécessaires à la réhabilitation de l'image dans les médias par exemple.

D'autre part il existe une **garantie de Protection Juridique des aéroclubs et dirigeants**. Cette garantie assure les mêmes protections que celles garanties pour la protection juridique des pilotes (Cf. p.47).

La protection juridique des aéroclubs s'applique dans les cas suivants :

- « *Litiges trouvant leur origine dans l'exercice de l'activité statutaire du club ;*
- *Litiges nés d'un préjudice portant atteinte au patrimoine du club ;*
- *Litiges avec un salarié dans l'exercice du contrat de travail ;*

- *Litiges avec l'administration, à la suite d'un contrôle sanctionné par un Procès-verbal ou un redressement, y compris en matière fiscale.* »⁹⁰.

B. Les assurances de l'aéroclub

Outre les assurances responsabilité civile des aéronefs et responsabilité civile organisateur de manifestation aériennes (*cf. p.22 et suivantes*), l'aéroclub a la possibilité de souscrire à d'autres assurances.

L'aéroclub, propriétaire ou locataire des lieux, doit souscrire une assurance pour prévenir des différents risques susceptibles de se produire contre ses propres infrastructures comme notamment les incendies, tempêtes ou encore du vandalisme ou des vols.

Par ailleurs, lorsque l'aéroclub a la qualité de gestionnaire, il peut conclure un contrat de « *gestionnaire aérodrome* » afin de se protéger en cas d'accident mettant en cause l'état de la structure aéroportuaire ou encore la qualité du service rendu⁹¹.

Parmi ces assurances, il peut être souscrit une **assurance des hangars aéronefs et autres locaux.**

Ce contrat d'assurance de type multirisque, garanti :

- Le bâtiment lui-même
- Le contenu
- La responsabilité civile en tant que propriétaire ou pour les risques locatifs.

Cette garantie est donc mise en jeu en cas d'incendie, de vol, de dégâts des eaux, bris des glaces, de machine.

Le dirigeant doit aussi souscrire à la **garantie responsabilité civile générale de l'aéroclub.**

Cette garantie va couvrir les activités non aéronautiques n'étant pas couvertes par la garantie précédente. Il s'agit ici des activités au sol notamment l'accueil des membres, des visiteurs, les expositions, etc⁹².

⁹⁰ FFA, Guide de l'assurance

⁹¹ Entretien avec la FFA

⁹² FFA, Guide de l'assurance

La plupart du temps, cette garantie est comprise dans le contrat responsabilité civile des aéronefs.

Section 2 : La formation aéronautique

L'aéroclub a une place importante dans la formation des nouveaux pilotes, celle-ci va être dirigée par les instructeurs qui vont jouer un véritable rôle d'instituteur pour leurs élèves. La responsabilité des formateurs, de l'élève-pilote et de l'aéroclub pourra être mise en jeu lors de ces formations (I), il est donc nécessaire de souscrire à des assurances aériennes (II).

I. La responsabilité lors des formations

Pour pouvoir prétendre à former des pilotes, la structure associative doit faire l'objet d'un agrément (A). Une fois agréée, l'aéroclub, par le biais des instructeurs, pourra former des pilotes, il faudra alors envisager la responsabilité à l'égard des élèves-pilote (B).

A. L'organisme de formation déclaré

Un aéroclub n'a pas l'unique fonction de mettre des aéronefs à disposition des membres, mais celui-ci possède également un volet dédié à la formation aéronautique. Cependant, pour pouvoir prétendre à mettre en place ce volet formation aéronautique, un aéroclub doit obtenir une agrégation.

La réglementation européenne sur l'aviation civile impose d'agréer les organismes de formation dispensant ces qualifications. Il faut que ceux-ci soient déclarés ou approuvés par l'Autorité de surveillance, donc la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Un aéroclub a donc deux choix, soit il décide de devenir un organisme de formation approuvé, « *Approved Training Organisation* » (ATO), très rare pour les aéroclubs du fait des exigences et du manque de moyens de ceux-ci, soit il décide de devenir un organisme de formation déclaré, « *Declared Training Organisation* » (DTO), beaucoup plus adapté à ce genre de structure.

Afin de pouvoir être un organisme de formation déclaré, le représentant du DTO, président de l'aéroclub, doit effectuer une déclaration qu'il soumettra à la

Directions de la Sécurité de l'Aviation Civile Interrégionales (DSAC-IR) de la région au sein de laquelle l'aéroclub exerce.

Cette déclaration, décomposée sous la forme d'un formulaire intitulé « *Formulaire de déclaration ou de modification DTO* » (Annexe 2), permet d'indiquer les coordonnées du représentant du DTO ainsi que les aéronefs et appareils utilisés lors des formations. Cette déclaration indique aussi le type de formations proposées pouvant être la licence de pilote privé (PPL), la licence de pilote d'avion léger (LAPL), le brevet d'initiation aéronautique (BIA) mais également des formations plus pratiques comme la formation de commercial pilot (CPL) nécessitant une approbation préalable de la DSAC.

Après avoir soumis ce dossier à la DSAC-IR, celle-ci vérifie que la déclaration contient toutes les informations requises par la Part-DTO du règlement Aircrew⁹³ contenu dans son annexe III (Annexe 3).

Si cette déclaration est en conformité avec la partie DTO.GEN.115 du règlement européen 2018/1119⁹⁴ (Annexe 4) rappelant les points devant être notifiés au sein du formulaire, alors la DSAC accuse réception de cette requête dans un délai de 10 jours. Du fait de cette validation par la DSAC, un numéro de DTO est généré et est communiqué à l'aéroclub.

Cependant, si la déclaration ne contient pas toutes les informations nécessaires alors la DSAC-IR notifie au président de l'aéroclub, représentant du DTO la non-recevabilité de sa demande et lui explique alors quelles sont les corrections nécessaires ainsi que les informations manquantes.

Une fois avoir effectué toutes ces démarches afin d'être un organisme agréé, l'aéroclub doit avoir en son sein des instructeurs aussi appelés Flight Instructor (FI) ayant pour mission de former les élèves-pilotes. Le FI est le formateur des pilotes en devenir, il a pour mission d'enseigner les cours théoriques, ainsi que d'effectuer les séances de pratique.

⁹³ Règlement UE N°1178/2011 de la commission du 3 novembre 2011

⁹⁴ Règlement européen 2018/1119 de la commission du 31 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n°1178/2011 en ce qui concerne les organismes de formation déclarés

B. La responsabilité à l'égard de l'élève pilote

Pour pouvoir effectuer leurs formations, les élèves-pilotes participent uniquement aux frais engagés par l'association, à savoir :

- Les coûts liés à l'appareil utilisé
- au mode de fonctionnement du club (bénévole ou salarié)
- à la région
- au nombre d'heures nécessaires pour la formation sachant que le prix d'une heure de vol fluctue entre 85 et 155 euros⁹⁵.

Les élèves-pilotes peuvent être majeurs mais également mineurs. Lorsqu'ils sont mineurs, dans le cas où leurs responsabilités pourraient être recherchées, elle sera reportée sur les parents ou bien l'encadrement de l'aéroclub étant responsable contractuel.

Si le pilote est majeur, dans ce cas la responsabilité sera essentiellement contractuelle car recherchée dans le cadre du contrat qui le lie avec l'aéroclub.

Lors d'un vol d'instruction avec son élève-pilote, l'instructeur a la qualité de commandant de bord, il est donc responsable de tout problème pouvant survenir à bord de l'aéronef ainsi que lors du vol. Le FI est responsable de la conduite de l'aéronef, de la bonne application des règles de l'air et de la prévention des collisions en toutes circonstances. L'instructeur, gardien du comportement de l'aéronef, sera responsable de tout dommage causé par l'aéronef (*la distinction entre la garde de la structure et la garde du comportement sera développée plus tard dans cette étude*).

Celui-ci est également responsable des agissements de son élève, d'ailleurs l'article 1242 du Code civil indique dans son alinéa 5 que :

« Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance. »⁹⁶

Il ressort que l'instructeur a un véritable rôle de formation et il a une véritable relation du type professeur-élève avec son élève-pilote. Il ressort donc de cet article

⁹⁵ Ffa.com

⁹⁶ Article 1242 du Code civil

qu'il sera responsable des agissements de son élève jusqu'à l'obtention de sa licence.

Y compris dans le cas où l'instructeur effectue des formations de manière bénévole, ce qui est souvent le cas en l'espèce, celui-ci dispense sa formation auprès des membres de l'aéroclub et il agit par délégation de l'aéroclub. Il ressort donc que le FI agit en qualité de préposé de l'aéroclub⁹⁷.

De ce fait, l'aéroclub en vertu de l'alinéa 5 de l'article 1242 du code civil disposant que :

*« Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ; »*⁹⁸

L'aéroclub engage donc sa responsabilité civile du fait de ses préposés. Le lien de préposition peut être établi du fait que l'instructeur agit pour le compte de l'aéroclub qui maintient sur lui un certain pouvoir. C'est donc l'association qui sera responsable des dommages résultant du vol mené par le FI.

L'aéroclub est responsable de l'activité de formation de son instructeur.

Malgré tout, l'aéroclub ne pourra pas être tenu responsable lorsque l'instructeur sort du cadre de sa mission qui est la formation aéronautique. Si celui-ci commet une infraction à la réglementation de la circulation aérienne, si celui-ci ne possède pas sa qualification de Flight Instructeur à jour ou encore s'il utilise intentionnellement un aéronef inapte au vol, il sera responsable sans que l'aéroclub ne puisse voir sa responsabilité mise en jeu.

La question de savoir qui est responsable en cas de dommage survenu lors du « lâcher solo » de l'élève pilote peut légitimement se poser étant donné que l'élève-pilote sera seul à bord de l'appareil.

L'article 4.3.2.1 de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale relève trois conditions cumulatives afin que l'élève-pilote puisse effectuer un « lâcher solo » dans l'objectif d'obtenir un brevet, une licence ou une habilitation au vol de nuit ou, le cas échéant à son renouvellement, le pilote doit :

⁹⁷ Séminaire ANPI 2017 – Responsabilités civiles des FI-1

⁹⁸ Article 1242 du Code civil

- « Satisfaire aux conditions d'âge exigées, au regard de la réglementation applicable pour le brevet ou la licence à acquérir ou détenu, lors du premier vol solo ;
- détenir un certificat d'aptitude physique et mentale en cours de validité quand celui-ci est requis pour la délivrance du titre correspondant ;
- **détenir une autorisation écrite délivrée par un instructeur détenant les privilèges correspondants.** »⁹⁹

Selon Maître Castel, l'élève-pilote ne peut pas être considéré comme un commandant de bord responsable de l'exécution du vol, il peut uniquement restituer les fonctions élémentaires de pilotage dans un cadre bien défini¹⁰⁰.

Il ressort de l'article susmentionné que l'instructeur doit émettre une autorisation écrite pour que l'élève-pilote puisse effectuer un vol seul. Le FI décide donc, de son propre chef, si son élève est apte ou non à effectuer ce vol, il est responsable de son appréciation sur les capacités de son élève.

Une loi du 5 avril 1937 va cependant accorder une protection exorbitante du droit commun pour les instituteurs en renversant la charge de la preuve, l'alinéa 8 de l'article 1242 du code civil indique d'ailleurs :

*« En ce qui concerne les instituteurs, les fautes, imprudences ou négligences invoquées contre eux comme ayant causé le fait dommageable, devront être prouvées, conformément au droit commun, par le demandeur, à l'instance. »*¹⁰¹

La victime devra alors rapporter la preuve de la faute de l'instructeur dans ce cas précis, ce qui semble difficile à faire.

Cependant, si les trois conditions cumulatives pour autoriser le « lâcher solo » ne sont pas remplies alors la responsabilité de l'instructeur est incontestable et donc

⁹⁹ Article 4.3.2.1 de l'arrêté du 24 juillet 1991

¹⁰⁰ Maître Castel, « Élève pilote en solo : Qui est responsable ? », Aviation & Pilote n°369 – 2004, p.60-61

¹⁰¹ Article 1242 du Code civil

l'aéroclub sera alors responsable du fait de son lien de préposition avec son instructeur, bénévole ou salarié. Aussi, l'aéroclub pourra être tenu responsable dans les cas où il ne respectera pas ses obligations citées précédemment.

Afin de prévenir ces possibles mises en jeu de la responsabilité, l'instructeur, l'élève pilote et l'aéroclub peuvent souscrire à des polices d'assurances.

II. Les assurances aériennes

Afin de pouvoir réparer les éventuels dommages pouvant être causés, plusieurs assurances doivent être souscrites, tout d'abord celles communes à l'élève-pilote et à l'instructeur (A), puis celles spécifiques à l'instructeur (B) et enfin les assurances pour l'aéroclub (C).

A. Les assurances communes à l'élève pilote et l'instructeur

1) L'assurance responsabilité civile

Tout d'abord les pilotes, instructeurs ou élèves-pilotes, doivent obligatoirement souscrire à une assurance responsabilité civile. Cette obligation est obligatoire depuis 2005 et vient se substituer au pilote dans le cas de dommages causés aux personnes transportées ou causés aux personnes et aux biens, au sol ou en vol.

Elle va venir indemniser les dommages causés aux victimes incombant normalement à l'auteur des dommages, dans les limites du contrat¹⁰².

Les victimes seront alors indemnisées selon l'évaluation du préjudice subi qui peut être déterminé par tout moyen. Si un désaccord persiste entre les parties, c'est alors le tribunal qui devra se prononcer pour déterminer les montants de l'indemnisation.

2) L'assurance Individuelle Accident / Assistance

Une autre assurance primordiale est l'assurance individuelle accident et également assistance. Dans un objectif de facilitation de la démarche de s'assurer, la FFA a négocié des licences pour tous les pilotes d'aéroclub affiliés et propose plusieurs gammes d'assurances avec des couvertures plus ou moins grandes.

¹⁰² FFA, Guide de l'assurance

Ces garanties vont alors pouvoir s'appliquer sur des « *activités aéronautiques statutaires de la FFA* » cela signifie :

- Sur tout avion léger, exploité ou non par l'aéroclub, ainsi que sur tout autre aéronef régulièrement exploité par l'aéroclub affilié ;
- En tant que passager, élève-pilote, pilote ou instructeur ;
- Pour des activités de vol de découverte tels que définis par le Code de l'Aviation Civile, de vol privé non rémunéré, de compétition dont la voltige aérienne.

Lors de sa souscription à la licence, la FFA propose au licencié une garantie individuelle accident moyennant une cotisation de 13 euros par an, qu'il peut refuser, celui-ci pourra alors préférer souscrire à une assurance proposant des garanties plus élevées.

Cette garantie de base prévoit le versement de la somme de 10 000 euros en cas de décès ou d'infirmité permanente totale (IPT). Dans le cas d'une infirmité partielle (IPP) cette somme sera réétudiée en fonction du barème « *accident du travail* » de la Sécurité sociale.

Dans le cas d'interruption de vol à la suite d'une panne, de conditions météorologiques, de maladie, d'un accident de santé ou d'un décès, la garantie propose une assistance.

La garantie assistance est acquise automatiquement avec l'adhésion à l'assurance individuelle accident de base. Cette assistance se décompose en cinq prestations :

- Le transport de pré et post acheminement à la gare ou l'aéroport ;
- le retour en train 1ère classe ou avion pour maximum 5 personnes ;
- l'hébergement pour tous si le retour n'est pas possible avant le lendemain ;
- un billet aller simple pour le pilote afin d'aller rechercher l'avion ainsi que les frais de transport de pré et post acheminement à la gare ou l'aéroport ;
- un billet A/R pour un mécanicien si l'immobilisation est due à une panne. Les frais de nourriture, d'hébergement et de salaire du mécanicien restent à la charge de l'Assuré¹⁰³.

¹⁰³ FFA, Guide de l'assurance

Ces prestations pour l'assurance individuelle accident et assistance sont proposées dans le cadre des assurances de base, mais le pilote souhaitant bénéficier de garantie plus élevée peut souscrire à d'autres catégories d'assurances.

Celui-ci peut alors souscrire aux formules FFA Plus « A », « B », « C », « D », « E », et « F » proposant des meilleures garanties.

Ces formulaires prévoient le versement d'un capital allant de 50 000, pour la plus petite, à 300 000 euros, pour la plus grande, en cas de décès, IPT ou IPP.

Ces formules optionnelles prévoient également la prise en charge de frais annexes comme les frais d'obsèques, les frais médicaux ou encore le préjudice esthétique. Toutes ces garanties supplémentaires sont détaillées au sein de l'Annexe 5.

3) Garantie protection juridique

La FFA propose également une assistance juridique, celle-ci intervient à trois niveaux :

- Conseils téléphonique – réponses aux questions ;
- Assistance juridique « amiable » ;
- Assistance aux procédures.

Tout licencié de la FFA bénéficie automatiquement, au jour de sa cotisation et durant toute la validité de sa licence, de cette garantie de protection juridique. Celle-ci est également acquise au « conjoint et/ou les enfants à charge » du licencié en cas de décès accidentel de celui-ci lors des activités sportives assurées.

B. Les assurances spécifiques à l'instructeur

En plus de ces assurances conjointes à tout membre d'un aéroclub, les instructeurs peuvent bénéficier d'assurances complémentaires.

1) Garantie responsabilité civile personnelle « FI-FE »

Cette garantie intervient en cas d'accident où la responsabilité de l'instructeur pourrait être recherchée. Celle-ci peut s'appliquer en complément ou alors en remplacement de l'assurance responsabilité civile aéronef souscrite par l'aéroclub. Elle propose une couverture très complète.

Elle possède tout d'abord un contrat de responsabilité civile couvrant l'instructeur pour toute formation dispensée sur un aéronef, celui-ci peut être exploité ou non par un aéroclub affilié à la FFA.

Avec cette garantie, sont assurés « les dommages corporels et matériels résultant d'un accident de l'aéronef utilisé pour les activités d'enseignement, d'examen et de perfectionnement, mais également les leçons de pilotage y compris sur simulateurs de vol dans le cadre de la formation effectuée au profit d'un élève pilote, d'un pilote ou d'un autre instructeur, ainsi que les contrôles liés à cette formation, s'exercent au sol et en vol »¹⁰⁴.

Cette garantie propose également des montants de responsabilité civile très élevés pouvant aller jusqu'à 9 000 000 d'euros par année d'assurance. Elle propose également une indemnité sans franchise et est accessible à tout instructeur licencié à la FFA ou salarié d'un organisme affilié.

2) Garantie individuelle accident « Spéciale FI-FE »

Cette assurance est réservée à l'instructeur, elle vise à compléter la garantie individuelle accident de base. Elle peut être souscrite par tout instructeur licencié à la FFA, et tout instructeur salarié d'un organisme affilié à la FFA.

Cette garantie comporte :

- *« Un capital garanti plus important : 30 000 € en cas de Décès/IPT/IPP (Capital réductible en cas d'Infirmité Permanente Partielle), majoration de 10% dans le cadre du Forfait Famille ;*
- *Des frais d'obsèques pris en charge à hauteur de 7 500 € ;*
- *La garantie offre des prestations complémentaires :*
- *Aménagement du domicile / véhicule*
- *Frais médicaux*
- *Frais de recherche et de sauvetage*
- *Indemnité journalière en cas d'hospitalisation suite à un accident*
- *Indemnité journalière en cas de coma*
- *Préjudice esthétique*
- *Effets personnels*

¹⁰⁴ FFA, Guide de l'assurance

- *Indemnité journalière en cas d'incapacité à pilote* »¹⁰⁵.

Cette garantie comporte également un volet assistance très complet détaillé en annexe 6.

C. Les assurances de l'aéroclub

1) L'assurance corps

L'assurance corps est la seconde assurance pouvant être prise sur l'aéronef après l'assurance responsabilité civile des aéronefs. Cette assurance, aussi appelée assurance « casse » par les pilotes, va permettre de couvrir les dommages subis par l'appareil lors de l'accident. Elle est généralement accompagnée du règlement d'une franchise et celle-ci va être plafonnée à hauteur de la valeur donnée lors de la souscription¹⁰⁶.

En pratique, l'expert va évaluer le préjudice, puis l'aéroclub devra payer la franchise avant de pouvoir être indemnisé de la valeur du dommage¹⁰⁷.

Le risque de ce genre d'assurance pour l'association est de ne pas être indemnisé au titre d'un refus de garantie. Afin de pouvoir prétendre à une indemnisation, les parties doivent toutes les deux respecter leurs engagements, et lorsque l'aéroclub n'a pas respecté une condition de contrat d'assurance, l'assureur pourra alors invoquer un refus de garantie.

Dans certaines polices d'assurance, l'assureur va notamment demander que les personnes pilotant l'aéronef soient titulaires des brevets, licences, et qualifications en état de validité et qu'ils soient en conformité avec la réglementation concernant les conditions de vols afin de pouvoir garantir l'aéroclub.

Par exemple, le règlement européen n°1178/2011 contient dans son annexe 1 « *Part FCL.60 Expérience récente (b) (1)* » une règle indiquant que :

« Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers :

¹⁰⁵ FFA, Guide de l'assurance

¹⁰⁶ Entretien avec la FFA

¹⁰⁷ FFA, Guide de l'assurance

1) en tant que PIC ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages sur un aéronef de même type ou classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. »¹⁰⁸

Chaque pilote doit connaître cette règle impérative de sécurité aérienne, rappelée régulièrement, à l'instar de la Fédération Française Aéronautique dans les documents qu'elle édite. Il s'agit de la condition dite « d'expérience récente ».

Dans le cas où le pilote n'aurait pas respecté cette règle et qu'un accident survienne, la compagnie d'assurance pourrait alors priver l'aéroclub de son droit à l'indemnisation.

De ce fait, l'aéroclub ne peut pas se désintéresser de savoir si le pilote dispose bien de tous ses documents et s'il répond aux exigences européennes au risque de se voir opposer un refus de garantie.

Un affichage des différentes conditions à respecter pour un pilote devrait être mis en place au sein des aéroclubs ainsi qu'un système de « *check-in* » conditionnant la mise à disposition de l'aéronef qui annihilerait donc tous risques pour l'aéroclub. Les aéroclubs ne peuvent être assurés que pour les activités prévues dans les statuts, celles-ci seront couvertes comme étant des « activités déclarées ». Plusieurs types d'assurances existent pour ces activités.

2) Garantie responsabilité civile pour l'activité aéronautique traditionnelle

La garantie responsabilité civile pour l'activité aéronautique traditionnelle assurant l'aéroclub pour ses activités principales est rattachée à l'assurance responsabilité des aéronefs. Elle est souscrite au même moment que l'assurance responsabilité des aéronefs et se trouve sous la référence « Annexe B2 »¹⁰⁹.

Cette garantie couvre donc les activités principales de l'aéroclub déclarées dans ses statuts. Généralement les activités suivantes sont déclarées :

- Formation
- Organisation des vols
- Mise à disposition des avions
- Baptême de l'air

¹⁰⁸ Règlement européen n°1178/2011 de la commission du 3 novembre 2011 dit « AIRCREW »

¹⁰⁹ Entretien avec la FFA

- Vols d'initiation
- Organisation de sorties aérienne
- Organisation de compétitions sportives¹¹⁰

Dans le cas particulier des vols d'instruction, le pilote occupant la place principale de pilotage ne possède pas de licence lui permettant d'exécuter un vol et donc au regard des dispositions générales selon lesquelles le pilote doit posséder les documents obligatoires, celui-ci ne pourrait pas, sur le principe, être indemnisé. Cependant, cette assurance précise que les élèves pilotes pourront bénéficier de la garantie¹¹¹.

Or, pour les baptêmes de l'air et les vols d'initiation le pilote devra être titulaire de licence et de tous les documents nécessaires ou à défaut il devra être spécialement agréé par l'assureur¹¹².

Aussi, il faut faire attention aux « *Journée portes ouvertes* ». Celles-ci sont définies à l'article 5 de l'arrêté du 18 août 2016 :

« Les journées portes ouvertes sont celles organisées pour encourager le développement de l'aviation légère :

- *pendant lesquelles, les éventuelles évolutions ne comprennent ni figure de voltige, ni vols en formation et ne nécessitent ni dérogation aux règles de l'air, ni coordination, et*
- *qui se déroulent sur un aérodrome ou un emplacement où est habituellement exploité le type d'aéronefs présentés et pour lesquelles la zone accessible au public n'empiète pas sur l'aire de mouvement de l'aérodrome ou à défaut sur la partie de l'emplacement à utiliser pour le décollage, l'atterrissage et la circulation des aéronefs à la surface. »*¹¹³.

¹¹⁰ FFA, Guide de l'assurance

¹¹¹ C.J.Berr, Répertoire de droit commercial, Assurance aérienne, Dalloz, 2006, P.2-3

¹¹² Cass. civ. 1ère, 4 juin 2002, n°99-16.373

¹¹³ Arrêté du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Il ne semble donc pas qu'il soit nécessaire pour l'aéroclub de souscrire à une assurance supplémentaire mais il est conseillé au dirigeant de se renseigner afin de savoir si ce type d'évènement est couvert par son assurance responsabilité civile. Dans le cas où cet évènement ne serait pas couvert du fait de l'augmentation de la fréquentation, il faudra alors souscrire à une extension de garantie de type « *Responsabilité civile Organisateur* » entraînant une surprime¹¹⁴.

¹¹⁴ FFA, Guide de l'assurance

PARTIE 2 : LA RESPONSABILITE DE L'AEROCLUB VIS-A-VIS DES NON-MEMBRES

Les aéroclubs sont formés de plusieurs membres, mais aussi au sein de cette structure peuvent intervenir un grand nombre d'autres personnes n'étant pas membres, c'est notamment le cas des passagers transportés à titre onéreux (Chapitre 1), ceux transportés à titre gratuit (Chapitre 2) mais c'est aussi le cas des tiers (Chapitre 3).

CHAPITRE 1 : LES PASSAGERS TRANSPORTES A TITRE ONEREUX : UNE RESPONSABILITE CONTRACTUELLE

Afin d'envisager la responsabilité de l'aéroclub pour les passagers à titre onéreux, il faut tout d'abord étudier le cas des baptêmes de l'air (Section 1) puis s'intéresser au régime applicable au transporteur aérien (Section 2).

Section 1 : Le baptême de l'air

Pour pouvoir envisager un baptême de l'air il faut tout d'abord le comprendre (I) puis étudier s'il peut être qualifié comme étant un contrat de transport (II).

I. Qu'est-ce qu'un baptême de l'air ?

Le baptême de l'air est très encadré au sein des aéroclubs, c'est l'article D510-7 du Code de l'aviation civile qui va le définir longuement :

« Afin d'encourager le développement de l'aviation légère, un aéroclub peut faire effectuer, en avion ou en hélicoptère, par des membres bénévoles, des vols locaux à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association, aux conditions fixées ci-après.

Le vol local est, pour l'application du présent article, un vol de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ.

L'aéroclub doit être un aéroclub agréé dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile. Il doit souscrire une police d'assurance

couvrant sa responsabilité civile tant à l'égard des personnes transportées qu'à l'égard des tiers, n'effectuer ni démarchage ni publicité à titre onéreux et limiter cette activité à moins de 8 % des heures de vol totales effectuées dans l'année civile, les heures effectuées en vol local dans le cadre de manifestations aériennes étant non comprises dans ce décompte.

Les aéronefs utilisés ne peuvent être que ceux habituellement exploités par l'aéroclub.

***Le pilote membre de l'aéroclub est autorisé à effectuer des vols locaux par le président de l'aéroclub.** Il doit être majeur, titulaire d'une licence de pilote professionnel avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote privé avion ou hélicoptère et, dans ce dernier cas, totaliser deux cents heures de vol au titre de la licence détenue, dont trente heures dans les douze derniers mois. Il doit être détenteur d'un certificat d'aptitude physique et mentale délivré depuis moins d'un an.*

Les vols en formation ou comportant des exercices de voltige sont exclus des présentes dispositions. »¹¹⁵.

Cet article explique bien toutes les conditions devant être remplies afin de pouvoir effectuer des baptêmes de l'air.

Un aspect primordial du baptême de l'air est le caractère onéreux du vol. Le fait de savoir si le vol est effectué à titre onéreux ou pas va déterminer la responsabilité automatique ou non du transporteur.

Dans le cas où un baptême de l'air est effectué, à titre onéreux comme il ressort de sa définition, la responsabilité de l'aéroclub sera définie par la convention de Varsovie de 1929 instaurant une responsabilité pour présomption de faute.

La responsabilité de l'association est donc automatique en cas de contrat à titre onéreux¹¹⁶.

¹¹⁵ Article D510-7 du Code de l'aviation civile

¹¹⁶ Juris Corpus, Droit des associations et fondations, Partie 3, Etude 14, Responsabilité civile de l'association ; Œuvre collective sous la direction de Philippe-Henri Dutheil - Ancien bâtonnier, Responsable national du secteur des organismes sans but lucratif, EY société d'avocats

L'aéroclub pourra ensuite, s'il a bien contracté les assurances nécessaires, se retourner contre son assureur qui devra le garantir des sommes à verser lors des éventuels litiges.

L'association aéronautique doit donc souscrire à plusieurs assurances notamment l'assurance corps mais également la garantie responsabilité civile pour l'activité aéronautique traditionnelle (Cf. p.49 et suivantes).

Aussi, il faut préciser que le baptême de l'air est inclus dans les activités de tourisme. Il ressort d'un arrêt rendu par la 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation le 22 juin 2017 que le risque baptême de l'air était couvert par l'assurance tourisme¹¹⁷. En l'espèce, les juges de la cour d'appel ont relevé que :

« le risque « baptême de l'air » est décrit, dans le contrat d'assurance souscrit par l'association, comme étant un vol local à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'aéroclub, effectué par un membre bénévole de l'aéroclub dans les conditions du texte précité, et que le "tourisme" s'entend de manière usuelle comme comprenant les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et séjours dans des lieux situés en-dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive ne dépassant pas une année, à des fins de loisirs et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité »¹¹⁸

Les juges du fond ont donc déduit de ces constatations que le baptême de l'air devait être inclus dans les activités de tourisme.

II. La question de la qualification en tant que contrat de transport

Le baptême de l'air est donc défini par l'article D510-7 du code de l'aviation civile étudié ci-dessus comme étant un vol à titre onéreux, cependant la question essentielle qui va se poser est celle de savoir si ce contrat passé entre l'aéroclub et le « *passager* » est un contrat de transport.

Cette question est essentielle car c'est uniquement en présence d'un contrat de transport que la convention de Varsovie pourra s'appliquer.

¹¹⁷ Cass.civ. 1^{ère}, 22 juin 2017, n°16-19.371

¹¹⁸ Cass. Civ. 1^{ère}, 22 juin 2017, n°16-19.371

Tout d'abord, il faut rappeler que le transport est défini par l'article L6400-1 du Code des transports comme suit :

« Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou du courrier. »¹¹⁹.

De cet article il ressort deux éléments constitutifs du transport aérien, à savoir l'utilisation d'un aéronef (A) mais aussi le déplacement de passagers dans les airs¹²⁰ (B).

A. L'aéronef comme moyen de transport

L'article L. 6100-1 du code des transports définit comme aéronef « *tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.* »¹²¹. Ceux-ci se définissent donc par leurs comportements¹²².

Plusieurs appareils sont considérés comme étant des aéronefs, les associations aéronautiques peuvent donc proposer des baptêmes de l'air avec plusieurs appareils à condition que ceux-ci disposent de deux places étant donné que le baptême de l'air est une opération « *par laquelle une personne qui pratique une activité aéronautique, fait effectuer à une autre un tour à bord d'un aéronef* »¹²³.

Il y a certains appareils pour lesquels la question de savoir s'ils sont considérés comme des aéronefs ne se pose pas, comme les avions ou alors les ULM bien que ceux-ci aient dû être jugés comme constituant des aéronefs au titre de l'article L110-1 du code de l'aviation civile (aujourd'hui L6100-1 du code des transports) par un arrêt du 7 juin 1990¹²⁴.

¹¹⁹ Article L6400-1 du code des transports

¹²⁰ H. Kenfack, *Droit des transports*, Recueil Dalloz, 2007, p.111

¹²¹ Article L6100-1 du Code des transports

¹²² Traité de droit aérien, M. de Juglart, t.1, 2^{ème} éd., par E. du Pontavice, J. Dutheil de la Rochère et G.-M. Miller, LGDJ, 1989, n°473 s.

¹²³ D. Gency-Tandonnet, *Responsabilité contractuelle en matière de baptême de l'air : divergence au sein de la Cour de cassation*, Recueil Dalloz, 2005, p.3039

¹²⁴ Cass. Crim, 7 juin 1990, n°89-86.430

Cependant pour d'autres appareils la qualification d'aéronefs est moins évidente. Il a été jugé dans plusieurs arrêts notamment en 1999¹²⁵ et en 2018¹²⁶ qu'un parapente biplace constituait un aéronef.

C'est également le cas pour le delta-plane jugé comme étant un aéronef dans un arrêt rendu par la Cour d'appel de Chambéry le 17 octobre 1989¹²⁷.

Après avoir qualifié le moyen de transport, il faut se pencher sur l'objet du vol.

B. Le déplacement de passager comme objet du vol

La qualification en tant que contrat de transport n'est pas forcément évidente pour les juges, ceux-ci ont d'ailleurs eu des divergences d'opinions au sein de la Cour de cassation bien que la jurisprudence reste généralement constante. L'objet du vol va donc jouer un rôle primordial afin de déterminer l'existence du contrat de transport.

Afin que le baptême de l'air soit considéré comme un transport aérien, il faut donc que le déplacement du passager soit l'obligation principale de ce contrat.

1) La notion de vol circulaire

Tout d'abord, il ressort de l'article L6400-1 du code des transports que « *Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination* ».

La notion de point d'origine et point de destination a été discuté dans plusieurs arrêts notamment un du 22 novembre 2005 rendu par la Cour de cassation indiquant que :

« attendu que l'acheminement de passagers par aéronef constitue un transport aérien, que tel est le cas du baptême de l'air en ULM biplace ; qu'ayant relevé que M. W avait pris à bord de son appareil M. Z pour lui faire effectuer un vol d'initiation, la cour d'appel a qualifié à bon droit le

¹²⁵ Cass. Civ. 1^{ère}, 19 octobre 1999, n°97-14.759

¹²⁶ CA Grenoble, 2^{ème} ch, 10 octobre 2018, n°1602121

¹²⁷ CA Chambéry, 17 octobre 1989, RFDA p.551

*contrat de transport aérien d'un passager, peu important que le vol ait été circulaire ; que le moyen n'est pas fondé »*¹²⁸.

Cette jurisprudence est constante depuis un arrêt du 15 mai 1973¹²⁹ jusqu'à nos jours avec de nouveaux arrêts allant dans ce sens :

*« qu'en ayant jugé que le vol dont s'agissait, dans lequel le pilote et trois passagers avaient trouvé la mort, ne constituait pas un transport aérien, au motif qu'il s'agissait d'un vol circulaire, la cour d'appel a violé l'article L. 322-3 du code de l'aviation civile, devenu l'article L.6421-4 du code des transports »*¹³⁰.

Une fois cette problématique de vol circulaire écartée, il faut que la finalité du contrat soit le déplacement.

2) Les opérations de « non-transport »

Tous les vols n'ont pas pour finalité le déplacement, ceux-ci sont alors qualifiés d'opérations de « non-transport »¹³¹. C'est notamment le cas des vols ayant pour but un travail aérien comme c'était le cas dans un arrêt du 15 juin 2016.

Dans cette affaire, il s'agissait d'un vol opéré par un aéronef de l'aéroclub d'Orange effectuant une mission de reconnaissance de feux de forêts ayant à son bord deux sapeurs-pompiers du centre de la commune d'Avignon. Un accident est survenu lors de ce vol provoquant la mort du pilote et blessant grièvement les deux passagers. La cour d'appel d'Aix-en-Provence avait retenu, à tort, la prescription biennale de la Convention de Varsovie applicable aux transports internes en vertu de l'article L6421-4 (ancien L322-3 du Code de l'aviation civile).

La Cour de cassation a alors cassé le jugement rendu par la cour d'appel Aix-en-Provence au motif :

¹²⁸ Cass. civ. 1^{er}, 22 novembre 2005, n°03-17.395

¹²⁹ Cass. civ. 1^{ère}, 15 mai 1973, D. 1973

¹³⁰ Cass. civ. 1^{ère}, 8 avril 2021, n°19-21.842

¹³¹ D. Geney-Tandonnet, *Responsabilité contractuelle en matière de baptême de l'air : divergence au sein de la Cour de cassation*, Recueil Dalloz 2005, p.3039

« Qu'en statuant ainsi, après avoir constaté qu'au moment de l'accident, la victime, sapeur-pompier professionnel, était passager d'un appareil de l'association piloté par l'un de ses membres, qui effectuait un vol à la demande et pour le compte du service départemental d'incendie et de secours du département, en vue de l'accomplissement d'une mission de reconnaissance de feux de forêts, ce dont il résultait que le vol en cause, dont l'objet principal était la réalisation d'un travail aérien et non un simple déplacement d'un point à un autre, n'avait pu donner lieu à la conclusion d'un contrat de transport aérien avec l'association, la cour d'appel a violé les textes susvisés ; »¹³².

La finalité de ce vol étant le travail aérien et non pas le transport de passager, la Convention de Varsovie ne pouvait donc pas s'appliquer et donc la prescription biennale ne pouvait pas être opposée.

Se voit également refuser la qualification de transport aérien les vols de formation au pilotage¹³³, les vols techniques¹³⁴ ou encore les vols ayant pour but la participation sportive du passager¹³⁵.

Ces opérations de « *non-transports* » relèvent alors du droit commun et non pas du droit aérien avec la Convention de Varsovie.

3) La qualification de transport aérien

Malgré ces différents cas où la qualification de transport aérien n'est pas retenue, les baptêmes de l'air sont généralement qualifiés de transport aérien.

Cette qualification de transport aérien pour les baptêmes de l'air est adoptée par les juges de la Cour de cassation depuis de nombreuses années, ils considèrent que la finalité de ce baptême est le déplacement¹³⁶.

Cette direction a été maintenue avec des appareils non envisagés au début de l'aviation, comme notamment dans un arrêt du 19 octobre 1999¹³⁷ où la Cour de

¹³² Cass. civ. 1^{ère}, 15 juin 2016, n°14-28.141

¹³³ Cass. civ. 1^{ère}, 4 juillet 1967

¹³⁴ Cass. civ. 1^{ère}, 20 janvier 1970

¹³⁵ Cass. civ. 25 novembre 1997

¹³⁶ Cass. civ. 1^{ère}, 5 février 1980

¹³⁷ Cass. Civ. 1^{ère}, 19 octobre 1999, n°97-14.759

cassation avait jugé que le baptême de l'air en parapente était « *une promenade aérienne et non pas une initiation à la pratique de l'activité sportive de parapente* »¹³⁸ entraînant la qualification de transport aérien.

Plusieurs arrêts rendus par la 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation en 2005 vont dans le même sens. Dans ces arrêts, les juges ont décidé qu'un baptême de l'air effectué en deltaplane biplace pour l'un¹³⁹ et en ULM biplace pour l'autre¹⁴⁰ doivent être qualifiés de transports aériens.

Également, un arrêt récent du 12 décembre 2019 affirme que :

*« Le baptême de l'air en parapente qui a un caractère occasionnel à la différence du vol d'instruction est une promenade aérienne et non pas une initiation à la pratique de l'activité sportive du parapente. En conséquence, le baptême de l'air en parapente biplace qui inclut nécessairement les phases de décollage et d'atterrissage est un transport aérien soumis au régime du C. transp. Peu importe, dès lors, le fait de savoir si le parapente dans lequel Mme D. avait pris place a décollé ou pas, alors même qu'en l'occurrence elle ne discute pas que cet engin a quitté le sol pour se trouver brièvement dans les airs »*¹⁴¹.

Cet arrêt démontre à nouveau que la loi aérienne s'appliquera dès lors que nous sommes en présence d'un baptême de l'air y compris si l'appareil n'avait pas encore effectué son décollage mais que la passagère avait pris place au sein de l'aéronef.

Cependant, bien que la jurisprudence tende à qualifier le baptême de l'air de transport aérien, la chambre criminelle de la Cour de cassation est allée à l'encontre de cette opinion dans un arrêt du 20 mars 2001.

En l'espèce, il s'agissait d'un baptême de l'air en deltaplane biplace, lors duquel le passager a péri à la suite du retournement de l'appareil. La cour d'appel de

¹³⁸ D. Geney-Tandonnet, *Responsabilité contractuelle en matière de baptême de l'air : divergence au sein de la Cour de cassation*, Recueil Dalloz 2005, p.3039

¹³⁹ Cass. civ. 1^{ère}, 22 novembre 2005, n°02-18.584

¹⁴⁰ Cass. civ. 1^{ère}, 22 novembre 2005, n°03-17.395

¹⁴¹ CA Aix-en-Provence, 12 décembre 2019, n°18/17025

Grenoble a alors jugé que la Convention de Varsovie n'était pas applicable étant donné qu'il ne s'agissait pas d'un transport aérien.

L'affaire est alors portée devant la Cour de cassation, et la chambre criminelle de cette même cour va dans le même sens que la cour d'appel en indiquant que :

*« le vol organisé par le prévenu constituait non un transport aérien mais une initiation à l'activité physique et sportive de pilotage d'un deltaplane ;
Attendu qu'en l'état de ces motifs, la cour d'appel a fait l'exacte application de l'article L. 310-1 du Code de l'aviation civile ;
D'où il suit que le moyen ne saurait être accueilli »¹⁴².*

Les juges ont donc retenu que le but poursuivi n'était pas le déplacement de passager mais « *la découverte de sensations et émotions diverses* ». Aussi, le rôle actif de la victime est retenu afin de démontrer que ce contrat n'est pas régi par la loi aérienne mais bien par la loi commune faisant supporter une obligation de moyens envers l'aéroclub.

Bien que la chambre criminelle de la Cour de cassation ait jugé en ce sens, ce jugement fait objet d'exception et le baptême de l'air sera généralement analysé comme étant un contrat de transport aérien.

Section 2 : Le régime applicable au transporteur aérien

Le droit aérien possède des Conventions lui étant propres comme c'est le cas de la Convention de Varsovie applicable aux aéroclubs (I) instaurant des limites de responsabilité devant être mises en œuvre d'une certaine manière (II).

I. La Convention de Varsovie applicable aux aéroclubs (*Code des transports / Convention de Varsovie amendé*)

Le transport aérien mondial était anciennement régi en globalité par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 qui est la première convention internationale de droit privé aérien. Cette convention instaurait une responsabilité du transporteur fondée sur une présomption de faute n'ayant pas à être prouvée dès lors que le préjudice s'est produit pendant le transport aérien.

¹⁴² Cass. crim. 20 mars 2001, 00-84.046

Aussi, cette convention instaurait des limites de responsabilité, la réparation du préjudice corporel étant plafonnée à un certain montant, plus tard rehaussée par le protocole de La Haye de 1955 et ne pouvant pas être dépassée sauf dans le cas où le transporteur aérien ou un de ses préposés a commis une faute intentionnelle ou bien un dol.

Depuis, la Convention de Montréal de 1999 a été signée et adoptée par la plupart des signataires de Varsovie cette convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international vise à renforcer le droit des passagers. Cependant, l'article L6421-4 du Code des transports indique que :

*« La responsabilité du transporteur aérien non soumis aux dispositions de l'article L. 6421-3 est régie par les stipulations de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dans les conditions définies par les articles L. 6422-2 à L. 6422-5. Toutefois, **la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à 114 336 €.***

Sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit n'est engagée, dans la limite prévue par le premier alinéa, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.

La responsabilité du transporteur aérien ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues par le présent article, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir. »¹⁴³.

Cet article fait donc référence aux transporteurs aériens n'étant pas « titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en application du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 »¹⁴⁴.

Les transporteurs titulaires d'une licence d'exploitation sont alors soumis aux dispositions du règlement (CE) n° 889/2002 du 13 mai 2002 et à la Convention de Montréal de 1999.

Les aéroclubs, quant à eux, n'étant pas titulaires de licence d'exploitation délivrée en application du règlement européen n°1008/2008 du 24 septembre 2008, c'est donc la Convention de Varsovie de 1929 qui va leur être applicable. La Convention

¹⁴³ Article L6421-4 du Code des transports

¹⁴⁴ Article L6421-3 du Code des transports

de Varsovie amendée est donc applicable par renvoi de l'article L6421-4 du Code des transports.

La convention de Varsovie s'applique, selon l'article premier de ladite convention, « à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. ».

Ce même article rajoute :

« Est qualifié transport international, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance, même non Contractante. Le transport sans une telle escale [...] n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention. »¹⁴⁵.

Cela signifie qu'un transport interne n'est pas international au sens de la convention.

Or, l'article L6422-2 du Code des transports indique que :

« La responsabilité du transporteur de marchandises par air est régie par les seules dispositions de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et de toute convention la modifiant ou la complétant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention. »¹⁴⁶.

De ce fait, les textes français du code des transports renvoient à la convention de Varsovie y compris pour un transport interne, la convention sera donc applicable dans le cas où le transport n'est pas international mais est effectué uniquement en France, ce qui est le cas la plupart du temps pour les associations aéronautiques.

¹⁴⁵ Article 1^{er} de la Convention de Varsovie de 1929

¹⁴⁶ Article L6422-2 du Code des transports

Un arrêt du 20 mars 2001 rendu par la Cour de cassation a d'ailleurs confirmé que **cette convention était applicable dans le cas d'un vol interne à la France**¹⁴⁷.

Sous couvert de la convention de Varsovie, l'action en responsabilité devra être intentée dans un délai de deux ans à compter de l'arrivée de l'aéronef ou du jour où il aurait dû arriver¹⁴⁸.

Du fait de cette prescription biennale relativement courte, les demandeurs devront agir très vite et ne pas se laisser tromper par la prescription quinquennale applicable en droit commun.

Cette convention accorde une compétence territoriale aux juridictions de quatre lieux distincts, le demandeur pourra décider de la juridiction de son choix dans les suivantes :

- Devant le tribunal du domicile du transporteur
- Devant le tribunal du siège principal de son exploitation
- Devant le tribunal du lieu où il possède un établissement par le soin duquel a été conclu le contrat
- Devant le tribunal du lieu de destination¹⁴⁹.

II. Les conditions de mises en œuvre de la limite de responsabilité

L'alinéa 2 de l'article 3 de la Convention de Varsovie dispose :

*« Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'al. 1c du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'art. 22. »*¹⁵⁰.

¹⁴⁷ Cass.civ. 1^{ère}, 20 mars 2001, bull. civ I, n°81

¹⁴⁸ Article 28 de la convention de Varsovie de 1929

¹⁴⁹ Article 28 de la Convention de Varsovie

¹⁵⁰ Article 3 de la Convention de Varsovie

L'article 22 de cette même convention instaure une limite de responsabilité pour les transporteurs aériens. Ceux-ci ne pourront donc pas se prévaloir du plafond de responsabilité dans le cas où il n'est pas délivré de billet de passage.

Ce principe est d'ailleurs mis en place dans un arrêt du 28 juin 2006 dans lequel la Cour de cassation a confirmé la position de la cour d'appel de Chambéry qui a jugé que « *si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré de billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ;* »¹⁵¹.

Il est aussi précisé que la non-émission de billet de passage impacte uniquement les plafonds d'indemnisations mais aucune autre sanction n'est prévue.

Cependant, un second arrêt vient préciser que le fait d'émettre un titre de transport est une condition nécessaire mais pas suffisante pour se prévaloir de ces limites. Cet arrêt a été rendu par la 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation. Il précise que la limitation de responsabilité ne peut être prise en compte uniquement si elle est évoquée par le billet de transport¹⁵².

Cette précision est évoquée au sein de l'article 3 de la Convention de Varsovie qui indique les mentions devant figurer sur le billet de passage, cependant l'article L6421-1 du Code des transports précise quant à lui uniquement que le contrat de transport soit constaté par un billet, sans préciser de mentions particulières devant y figurer. De ce fait il résultait un certain flou concernant les mentions devant figurer sur les billets de transport pour un vol interne étant donné que la Convention de Varsovie est applicable pour les transports internes.

La Cour de cassation a donc cassé le jugement de la Cour d'appel qui indiquait que « *la dérogation à ce plafonnement du fait de la délivrance d'un billet ne répondant pas aux indications de l'article 3 de la Convention de Varsovie ne s'applique pas pour les transports internes à la France* »¹⁵³ en affirmant que les limites ne pouvaient pas s'appliquer.

Les compagnies d'assurances imposent d'ailleurs, au sein de leurs polices dans le cadre d'un baptême de l'air, la délivrance d'un billet de transport.

¹⁵¹ Cass. civ. 1^{ère}, 28 juin 2006, n°03-10.094

¹⁵² Cass. civ. 1^{ère}, 3 avril 2007, n°06-11.071

¹⁵³ Cass. civ. 1^{ère}, 3 avril 2007, n°06-11.071

Il est donc conseillé à un aéroclub, pour pouvoir bénéficier des limites de responsabilité de la Convention de Varsovie, rehaussées à 114 336 euros concernant ces transports, d'être très vigilant et d'émettre un billet de transport faisant référence à cette limite de responsabilité.

Les aéroclubs doivent également veiller à souscrire aux différentes assurances possibles pour les baptêmes de l'air comme évoqué précédemment.

CHAPITRE 2 : LES TIERS TRANSPORTES A TITRE GRATUIT : UNE RESPONSABILITE DELICTUELLE

Au sein du droit aérien et notamment des aéroclubs, un arrêt très important du 27 février 2007 (I) a été rendu effectuant une distinction essentielle notamment pour les passagers à titre gratuit, qui aujourd'hui, bien que considérés comme voyageant à titre gratuit, vont pouvoir être amenés à payer des frais (II).

Section 1 : La jurisprudence de principe de la Cour de cassation : arrêt du 27 février 2007

Un aéroclub étant généralement une petite structure, où il règne une ambiance familiale, il est très fréquent que des membres proposent à des tiers, amis, collègues ou autres d'effectuer une balade à bord d'un aéronef à titre gratuit.

Lors de ces promenades aériennes, aucun contrat n'est donc conclu entre l'aéroclub et les personnes transportées, le seul contrat existant est celui entre l'association et le membre comme évoqué précédemment.

De ce fait, étant donné qu'aucun contrat n'est formé entre l'aéroclub et ces passagers, seulement une responsabilité délictuelle pourra leur incomber.

Un arrêt, évoqué précédemment, est extrêmement important, il s'agit de l'arrêt rendu par la Cour de cassation le 27 février 2007.

Cet arrêt va mettre en exergue plusieurs points importants concernant les transports à titre gratuit. Il va premièrement rejeter la responsabilité du fait d'autrui pour l'aéroclub (I) puis va ensuite mettre en œuvre la distinction entre la garde de la structure et la garde du comportement de l'aéronef (II).

I. Le rejet de la responsabilité du fait d'autrui

Premièrement, il faut indiquer que la responsabilité du fait d'autrui insinue deux conditions cumulatives :

- L'existence d'un lien de préposition (A)
- Un fait dommageable du préposé causé lors de l'exécution de sa tâche (B)¹⁵⁴

¹⁵⁴ Juris Corpus, Droit des associations et fondations, Partie 3, Etude 14, Responsabilité civile de l'association ; Œuvre collective sous la direction de Philippe-Henri Dutheil - Ancien bâtonnier, Responsable national du secteur des organismes sans but lucratif, EY société d'avocats

Dans le cas où ces deux conditions seraient remplies, alors, le commettant sera responsable du fait de son préposé comme il est indiqué à l'article 1242 du Code civil :

« On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre »¹⁵⁵.

A. Le lien de préposition

Le lien de préposition va alors se caractériser par le fait que le préposé obéisse aux instructions du commettant.

Dans le domaine des aéroclubs, il ressort d'une jurisprudence constante que :

« ne peut être qualifié de préposé d'un aéroclub le membre de celui-ci pilotant un avion à lui confié par cet aéroclub pour un voyage d'agrément, ayant traité seul du déplacement avec les passagers victimes de l'accident, et exerçant seul les pouvoirs de direction et de contrôle caractérisant sa qualité de gardien, étant par ailleurs titulaire du brevet de pilote privé »¹⁵⁶.

Il ressort donc que, en règle générale, une fois que l'aéronef est mis à la disposition du pilote, celui-ci ne pourra pas être qualifié de préposé dès lors qu'il a traité seul du déplacement avec les passagers.

Cependant, s'il est établi que le pilote pilotait pour le compte de l'aéroclub en qualité de préposé, l'aéroclub pourra alors se voir condamner sur le fondement de la responsabilité du fait d'autrui.

Le pilote peut être qualifié de préposé de l'aéroclub notamment lorsque l'association est en droit de donner au pilote, placé sous son autorité, « des directives en ce qui concernait tant la durée des baptêmes de l'air et l'itinéraire à suivre que la sécurité des passagers et leur agrément ; »¹⁵⁷.

¹⁵⁵ Article 1242 du Code civil

¹⁵⁶ TGI Bayonne, 7 juillet 1981, RFD aérien 1981, p.433

¹⁵⁷ Cass. civ. 1^{ère}, 18 juillet 1967, bull.civ, n°266

Au sein de l'arrêt du 27 février 2007, il ressort « *que M. X... n'agissait pas en qualité de préposé de l'aéroclub* » et donc la responsabilité de celui-ci ne pouvait pas être recherchée sur ce fondement.

B. L'existence d'une faute

Ensuite, il faut rappeler que l'article L6421-4 du Code des transports dispose :

« La responsabilité du transporteur aérien non soumis aux dispositions de l'article L. 6421-3 est régie par les stipulations de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dans les conditions définies par les articles L. 6422-2 à L. 6422-5. Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à 114 336 €. Sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit n'est engagée, dans la limite prévue par le premier alinéa, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés. »¹⁵⁸.

Il résulte donc de cet article que la responsabilité du transporteur aérien dans le cadre d'un transport à titre gratuit ne peut être engagée que s'il est prouvé une faute du transporteur, il faut donc démontrer une faute du pilote.

La Cour de cassation au sein du même arrêt précise en effet que « *s'agissant d'un transport gratuit, la victime doit prouver la faute ;* »¹⁵⁹.

Les limites de responsabilité prévues par l'article ci-dessus vont alors pouvoir être applicables en cas de faute simple, cependant selon l'article L6422-3 du Code des transports, celles-ci ne sont plus applicables si le dommage provient de la faute inexcusable du transporteur.

Il résulte de l'arrêt étudié qu'une mauvaise appréciation de la manœuvre qui constituait bien une faute par rapport au comportement d'un pilote normalement avisé et prudent « *ne constituait pas une faute inexcusable au sens de l'article L. 321-4 du code de l'aviation civile soit une faute délibérée impliquant la conscience*

¹⁵⁸ Article L6421-4 du Code civil

¹⁵⁹ Cass. civ. 1^{ère}, 27 février 2007, 03-16.683

de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable »¹⁶⁰.

Aussi, le fait pour le pilote de décoller sans avoir vérifié que la verrière de l'aéronef était correctement verrouillée et d'entreprendre une manœuvre d'atterrissage dans des conditions dangereuses ne constitue pas « *de faute impliquant objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire au point de revêtir un caractère inexcusable* »¹⁶¹, la première faute étant constitutive d'une simple négligence et la seconde n'étant qu'une erreur d'appréciation.

Concernant la mise en place des limites de responsabilité, il résulte qu'elles ne sont pas applicables en cas de faute inexcusable, mais aussi dans le cas des transports à titre onéreux, lorsqu'elles ne sont pas clairement indiquées sur le billet de passage. Cependant, dans le cas de transport à titre gratuit, les dispositions contenues dans l'alinéa 2 de l'article 3 de la Convention de Varsovie, indiquant que les transporteurs ne pourront pas se prévaloir des limites de responsabilité si le billet de passager n'est pas remis au passager ou s'il ne comporte pas certaines dispositions, ne sont applicables¹⁶².

De ce fait, la circonstance selon laquelle aucun titre de transport n'est délivré dans le transport à titre gratuit est indifférente concernant l'applicabilité des limites de responsabilité.

II. La responsabilité du fait des choses : distinction entre garde de la structure et garde du comportement

Bien que l'arrêt du 27 février 2007 soit intéressant sur plusieurs points, l'intérêt premier de celui-ci est sur la distinction entre la garde de la structure et du comportement.

La responsabilité du fait des choses est un principal cardinal du droit de la responsabilité, elle est consacrée par l'article 1242 du Code civil qui dispose :

¹⁶⁰ Cass. civ. 1^{ère}, 27 février 2007, 03-16.683

¹⁶¹ Cass. civ. 1^{ère}, 25 juin 2009, n°07-21.636

¹⁶² Cass. civ. 1^{ère}, 25 juin 2009, n°07-21.636

« On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »¹⁶³.

Cette garde va être caractérisée par trois conditions : l'usage ; le contrôle ; et la direction de la chose¹⁶⁴.

La garde va alors être fractionnée pour donner naissance à la garde de la structure et à la garde du comportement.

Cette distinction est d'origine doctrinale et a ensuite été consacrée par la jurisprudence avec la célèbre affaire *Oxygène liquide* du 5 janvier 1956.

La garde de la structure concerne les vices internes de la chose alors que la garde du comportement concerne la manipulation et l'utilisation de la chose qui est donc à la charge de l'utilisateur. Cette distinction va principalement s'appliquer aux choses dotées d'un dynamisme propre et dangereux, ce qui est le cas d'un aéronef. La Cour de cassation a donc, dans cet arrêt du 27 février relevé que :

« la responsabilité de l'aéroclub ne pouvait être recherchée sur le fondement de l'article 1384 du code civil qu'en sa qualité de gardien de la structure de l'appareil et qu'il ressortait de l'enquête de gendarmerie que celui-ci était en parfait état de vol à son décollage de Bastia en a justement déduit, sans encourir les griefs du moyen, que la responsabilité de cet organisme ne pouvait être retenue sur ce fondement ; »¹⁶⁵.

L'aéroclub est donc ici gardien de la structure, il a pour obligation de vérifier que l'aéronef est en bon état de vol et ne pourra donc pas être tenu responsable d'un quelconque accident causé par le pilote, qui est, quant à lui, gardien du comportement, et sera seul responsable en cas de faute de sa part.

Bien que les aéroclubs soient uniquement gardiens de la structure, il leur est recommandé de souscrire aux différentes assurances précédemment évoquées notamment l'assurance corps et la garantie responsabilité civile pour l'activité

¹⁶³ Article 1384 du Code civil

¹⁶⁴ Cass. ch.réun. 2 décembre 1941, D. 1941. 217, note Mazeaud

¹⁶⁵ Cass. civ. 1^{ère}, 27 février 2007, n°03-16.683

aéronautique traditionnelle (Cf. p. 49 et suivantes) sans oublier l'assurance obligatoire responsabilité civile des aéronefs (Cf. p. 21).

Section 2 : Le système du partage de frais : le co-avionnage

De nos jours, un phénomène, pourtant ancien, prend de plus en plus d'ampleur, il s'agit du co-avionnage. Le co-avionnage, aussi appelé vol à frais partagé est admis en France depuis l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile.

Au sein de l'article 4.2.2. *Privilèges du titulaire de la licence* de cet arrêté, il est indiqué que :

*« Un pilote privé peut partager les dépenses de fonctionnement d'un vol avec ses passagers. »*¹⁶⁶.

Il est donc clair et équivoque que le pilote peut uniquement partager les dépenses mais ne peut pas faire de bénéfice, sinon nous serions en présence de transport aérien illicite impliquant de graves conséquences pour le pilote.

Les conditions de mise en place de ce type de vols sont indiquées au sein de l'alinéa 4 bis de l'article 6 du Règlement européen du 5 octobre 2012 comme suit :

« 4 bis. Par dérogation à l'Article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations d'aéronefs à motorisation non complexe suivantes peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII :

*a) vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six; »*¹⁶⁷.

La démocratisation de cette pratique via des sites de mise en relation de particuliers, comme wingly ou encore coavmi, fait l'objet d'une grande réticence tant de la part des aéroclubs que de la part du Directeur général de l'aviation civile.

¹⁶⁶ Arrêté du 31 juillet 1981

¹⁶⁷ Règlement (UE) n°965/2012 du 5 octobre 2012

Certains aéroclubs interdisent le recours à ces sites, comme c'est le cas pour l'aéroclub de Montpellier qui précise dans l'article 3 de son Règlement intérieur que « *Ne sont pas autorisés les vols à frais partagés réalisés par l'intermédiaire ou aux moyens de sites Internet ouverts au grand public* »¹⁶⁸.

Le Directeur général de l'aviation civile quant à lui avait limité le co-avionnage opéré par une plateforme internet, à des vols de 30 minutes maximum sur une distance de moins de 40 kilomètres, cependant le Conseil d'Etat a annulé, le 22 juin 2017, cette décision pour excès de pouvoir.

Au vu de cette pratique, il est logique de se demander comment vont être envisagés les vols à frais partagés au niveau de la responsabilité, du fait de l'échange de sommes d'argent ?

La jurisprudence assimile cette pratique à un transport gratuit et la responsabilité pourra être mise en jeu de la même façon que pour une promenade aérienne. Un arrêt rendu par la Cour d'appel de Paris le 26 juin 2018 va d'ailleurs aller en ce sens en affirmant que :

« il ressort de ce qui précède que la prestation du transporteur était gratuite, **le partage des frais ne pouvant pas être assimilé à une rémunération** ; »¹⁶⁹.

Il résulte alors de ces informations que les vols effectués avec des partages de frais sont assimilés aux transports à titre gratuit et donc la Convention de Varsovie avec ses limites pourront s'appliquer en cas de responsabilité selon l'article L6421-4 du Code des transports.

Cet article du Code des transports a notamment fait l'objet d'une demande de Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC), il était demandé si cet article soumettant les opérations de transports aérien effectuées à titre gratuit à un régime spécial de responsabilité portait atteinte aux droits et libertés garantis par la Constitution.

Le 5 juillet 2012, la Cour de cassation a refusé de transmettre la QPC au Conseil constitutionnel dans un arrêt du 5 juillet 2012 au motif que cette question n'est pas

¹⁶⁸ Règlement intérieur aéroclub de Montpellier

¹⁶⁹ CA Paris, 5^{ème}, 28 juin 2018, n°15/08225

*« sérieuse au regard du principe d'égalité devant la loi dès lors que le régime spécifique de responsabilité réservé au transporteur aérien lorsqu'il effectue un transport gratuit répond, non seulement, à **une différence objective de situation de celui-ci par rapport à celle que connaît le transporteur aérien qui effectue un transport onéreux**, et ce en raison du caractère gratuit de l'opération, de la particularité des risques encourus et de la réalisation de celle-ci par une personne autre qu'une entreprise de transport aérien, compte tenu de la réglementation européenne applicable aux transporteurs aériens communautaires, mais aussi, à l'objectif de la loi consistant à promouvoir le développement de l'aviation sportive et de tourisme auquel participent les aéroclubs »¹⁷⁰.*

Cette décision s'articule dans la volonté du législateur et des juges de soutenir l'aviation légère contrairement à l'aviation commerciale avec qui ils sont beaucoup plus sévères.

¹⁷⁰ Cass. civ. 1^{ère}, 5 juillet 2012, n°12-12.159

CHAPITRE 3 : LES TIERS ET LES MANIFESTATIONS AERIENNES

Hormis les passagers voyageant à titre gratuit ou de manière onéreuse, deux types de tiers vont être intéressants à étudier. Il s'agit tout d'abord des tiers à la surface (Section 1) possédant une particularité concernant leurs réparations mais également les tiers participant à des manifestations aériennes (Section 2).

Section 1 : Les tiers à la surface

Concernant les tiers à la surface, un article du Code des transports est essentiel, il s'agit de l'article L6131-2 qui dispose :

« L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface. La responsabilité de l'exploitant ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. »¹⁷¹.

Cet article est applicable pour tous dommages causés aux biens et aux personnes, à l'exclusion des personnes transportées. Il instaure une responsabilité de plein droit à l'inverse des transports à titre gratuit où une faute doit être démontrée pour pouvoir rechercher la responsabilité du transporteur.

Ici, la responsabilité est automatique pour l'exploitant dès lors qu'un dommage est causé.

L'aéroclub doit de ce fait souscrire aux assurances responsabilités civile générale de l'aéroclub (Cf. p.40) et bien évidemment à l'assurance responsabilité civile des aéronefs (Cf. p.21).

La notion d'exploitant est complexe et fait l'objet de discussions. La difficulté intervient lorsqu'il y a une dissociation entre la propriété de l'aéronef et son exploitation, il faut donc déterminer qui était l'exploitant au moment du dommage¹⁷².

¹⁷¹ Article L6131-2 du Code des transports

¹⁷² TGI Avignon, 16 mai 1975, RFD aérien 1977, p.186

Deux écoles de pensées ressortent, l'une estime que l'exploitant est celui qui tire profit de l'aéronef alors que pour l'autre cette notion devrait plutôt se rapprocher de la notion de gardien de la chose selon l'article 1242 du Code civil¹⁷³.

Il ressort d'un arrêt de la Cour d'appel de Montpellier du 24 mai 1977 que la qualité d'exploitant ne coïncide pas forcément avec la notion de propriété dont elle peut parfaitement être extraite¹⁷⁴. En ce sens, dans un arrêt datant du 14 octobre 1999 un aéroclub qui s'est vu mettre à disposition une montgolfière, appartenant à la commune, a été qualifié d'exploitant¹⁷⁵.

L'article L6131-4 du Code des transports précise, concernant les locations que :

*« En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés. Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable que si le tiers établit une faute de sa part. »*¹⁷⁶.

Toutefois, l'opération de mettre à disposition d'un de ses membre un aéronef par l'aéroclub ne s'analyse pas comme un contrat de location mais bien comme un prêt à usage selon un arrêt du Tribunal de Grande Instance de Roanne le 8 décembre 1982¹⁷⁷. En ce sens, l'article du Code des transports susmentionné ne peut pas s'appliquer à l'aéroclub.

Bien qu'elle ne soit jamais entrée en vigueur, le Convention de Rome relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, définit l'exploitant dans son article 2 alinéa 2 comme étant :

« celui qui utilise l'aéronef au moment où le dommage est survenu. Toutefois, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement

¹⁷³ C. Bloch, Droit de la responsabilité et des contrats, Chapitre 6221 – Responsabilité du fait des aéronefs, Dalloz Action

¹⁷⁴ CA Montpellier, 24 mai 1977, RFD aérien 1978, p.348

¹⁷⁵ CA Dijon, 14 octobre 1999, Dreux c/ Assoc. Aéroclub d'Andrezieu-Bouthéon et autres

¹⁷⁶ Article L6131-4

¹⁷⁷ TGI Roanne, 8 décembre 1982, RFD aérien 1983, p.357

ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation. »¹⁷⁸.

Il semble alors que, au vu de la distinction de la garde de la structure et du comportement étudié précédemment, la qualification d'exploitant la plus appropriée aux aéroclubs est celle qui qualifie le gardien du comportement comme exploitant.

La responsabilité de plein droit de l'exploitant va être maintenue envers l'exploitant alors même qu'il se prévalait d'un cas de force majeure. Au sein d'un arrêt du 2 octobre 2012 il a été rappelé par la chambre commerciale de la Cour de cassation que :

*« l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux biens situés à la surface par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent, y compris par suite de force majeure, responsabilité dont il ne peut s'exonérer partiellement ou totalement que par la preuve de la faute de la victime ; »*¹⁷⁹.

La notion de l'évolution de l'aéronef est également importante dans le sens où cet article ne s'applique pas uniquement aux dommages occasionnés par les aéronefs en vol mais également à ceux causés par ses évolutions, aériennes ou terrestres du moment qu'ils sont préalables au décollage ou postérieurs à l'atterrissage de l'aéronef¹⁸⁰.

Aussi, cet article s'applique uniquement lorsque le mouvement ne résulte pas d'une force extérieure comme cela peut être le cas lors du tractage d'un aéronef par un engin de piste, dans ce cas, il ne sera pas applicable¹⁸¹.

Les dommages causés par les évolutions sont très larges, ils peuvent revêtir plusieurs formes¹⁸². Ils peuvent notamment résulter du heurt d'un câble électrique¹⁸³, de la mort d'animaux provoquée par l'atterrissage ou le passage

¹⁷⁸ Article 2 de la Convention de Rome de 1952

¹⁷⁹ Cass. com. 2 octobre 2012, n°11-21.362

¹⁸⁰ Cass. civ. 2^{ème}, 6 janvier 1955, RFD aérien 1955, p.79

¹⁸¹ CA Paris, 19 novembre 1993, RFD aérien 1994, p.168

¹⁸² B. Mercadal, Répertoire de droit commercial, Aviation, juin 2001

¹⁸³ CA Montpellier, 7 février 2005, n°03/05662

d'aéronefs¹⁸⁴, du préjudice subi par un agriculteur du fait de l'épandage d'un herbicide¹⁸⁵.

Ces dommages peuvent aussi résulter des dégâts causés à des immeubles par le passage d'avions à vitesse supersonique, autrement appelé le « *bang* »¹⁸⁶. Ces dommages ne peuvent cependant pas provenir d'aéronefs appartenant à des aéroclubs.

Un des principaux sujets de contentieux est le bruit causé par les aéronefs, ce contentieux est très fourni dans le secteur de l'aviation, bien que l'aviation générale représente peu de dommages comparés à l'aviation commerciale.

Concernant les aéroclubs, ceux-ci vont pouvoir être tenus responsables des dommages causés aux tiers à la surface par un aéronef leur appartenant dès lors qu'un lien de préposition sera établi entre le pilote et l'association devenant de ce fait commettant.

C'est notamment le cas lorsque l'aéroclub donne des consignes au pilote sur la durée du vol ou encore l'itinéraire à suivre.

De même lorsque l'aéroclub n'est pas propriétaire des aéronefs, il pourra être considéré comme étant l'exploitant à partir du moment où celui-ci possède la garde des appareils et en à l'usage.

Cependant, dans le cas où la garde du comportement de l'aéronef est confiée au pilote et que celui-ci ne peut démontrer aucun lien de préposition entre lui-même et l'aéroclub, uniquement le pilote pourra être tenu responsable des dommages causés aux tiers à la surface.

Section 2 : Les manifestations aériennes

Les manifestations aériennes sont caractérisées par la conjonction de trois facteurs constitutifs selon l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes. Ces trois facteurs sont, comme évoqué précédemment :

- L'existence d'un emplacement déterminé accessible au public ;
- Évolutions d'un ou plusieurs aéronefs effectués intentionnellement pour constituer un spectacle public ;

¹⁸⁴ CA Dijon, 14 octobre 1999

¹⁸⁵ Cass. civ. 2^{ème}, 6 décembre 1995, n°92-19.591

¹⁸⁶ Cass. civ. 2^{ème}, 18 novembre 1976, RFD aérien 1978, p.186

- Appel au public de la part des organisateurs par voie d'affiches, de déclarations dans les médias ou par tout autre moyen¹⁸⁷.

Les manifestations aériennes peuvent donc revêtir plusieurs formes comme des salons aéronautiques, des fêtes aériennes ou encore des journées de propagande aéronautique et rassemblements aéronautiques comportant des présentations en vol¹⁸⁸.

Toutefois, il faut préciser qu'un arrêté du 19 juillet 2015 est venu modifier l'arrêté du 4 avril 1996 essentiellement dans l'objectif d'exclure des manifestations aériennes les baptêmes de l'air isolés réalisés par des aéronefs sur des lieux où ces aéronefs ne sont pas basés ainsi que certaines présentations simples d'aéronefs.

Ces manifestations sont bien ancrées dans le territoire national et permettent la réunion d'un grand nombre de personnes autour de la même passion. En 2016, 356 manifestations de ce type ont d'ailleurs été organisées¹⁸⁹. Elles doivent respecter les règles de sécurité, la protection de l'environnement et les intérêts de tous les usagers.

L'organisation de ces manifestations nécessite plusieurs étapes du fait de la dangerosité de la discipline.

Premièrement, l'organisateur de la manifestation va déposer une demande d'autorisation auprès du préfet de son département dans un délai variable selon l'ampleur de la manifestation. Cette demande va se faire selon un formulaire type en fonction de l'ampleur de la manifestation¹⁹⁰. L'article R131-3 du Code de l'aviation civile indique notamment la nécessité d'une autorisation préfectorale :

« Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics sont soumises à une autorisation préalable donnée par le préfet, après avis du maire. Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense détermine les conditions

¹⁸⁷ Article 3 , Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes

¹⁸⁸ Juris Corpus Droit des association et fondations

¹⁸⁹ <https://www.ecologie.gouv.fr/manifestations-aeriennes>

¹⁹⁰ Aviation civile, Le magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile, Octobre 2011, n°359

de nature à assurer la sécurité de ces manifestations ; il fixe également les modalités de délivrance de l'autorisation. »¹⁹¹.

Il existe trois catégories de manifestations aériennes :

- Les manifestations de grande importance qui comprennent l'évolution d'un avion de combat à réaction, des vols en formation de voltige ou le vol d'un aéronef de plus de 5,7 tonnes
- Les manifestations de moyenne importance qui comprennent des risques d'interférence entre différents aéronefs ou différentes activités aéronautiques nécessitant donc une coordination.
- Les manifestations de faible importance ne répondant à aucune caractéristique précédente¹⁹².

Pour les catégories de grande et moyenne importance le formulaire (**Annexe 1**) devra être déposé 45 jours avant la manifestation ou bien 30 jours avant celle-ci s'il y a uniquement des activités de voltige ou parachutage. Pour celles comportant uniquement des baptêmes de l'air, un formulaire différent devait être déposé au plus tard 20 jours avant la manifestation cependant depuis l'arrêté du 19 juillet 2015 elles n'entrent plus dans le spectre des manifestations aériennes.

L'organisateur doit remplir plusieurs informations au sein de ces formulaires, il doit décrire la manifestation prévue et désigner le directeur des vols devant être présent le jour de la manifestation.

Après avoir reçu la demande, le préfet la transfère à la Police de l'air et des frontières ainsi qu'à la DSAC afin qu'ils puissent vérifier la conformité du dossier avec les dispositions de l'arrêté du 4 avril 1996. La DSAC va également vérifier la sécurité du site, proposer la création d'une zone réglementée temporaire et, si besoin, d'un axe de voltige temporaire¹⁹³.

À la suite de cette instruction du dossier, le préfet prend un arrêté pour autoriser ou non la manifestation.

¹⁹¹ Article R131-3 du Code de l'aviation civile

¹⁹² Article 7, Arrêté du 4 avril 1996

¹⁹³ Aviation civile, Le magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile, Octobre 2011, n°359

L'organisateur de la manifestation est la personne qui en a sollicité l'autorisation¹⁹⁴, il peut s'agir du gestionnaire d'aérodrome, d'une fédération, d'un président d'aéroclub ou d'un prestataire spécialisé¹⁹⁵. Celui-ci est responsable de l'application des prescriptions de l'arrêté d'autorisation et de l'adéquation de la plate-forme aux recommandations. Sa responsabilité peut être engagée en cas de non-respect de la réglementation¹⁹⁶.

L'organisateur a également une obligation d'assurance comme il est expliqué précédemment dans cette étude (Cf. p.22).

À la suite de toutes ces obligations afin de pouvoir organiser une manifestation aérienne, l'aéroclub pourra se voir déclarer responsable d'un accident causé par le pilote en tant que commettant dès lors qu'il y a un lien de préposition entre l'association et le pilote. C'est notamment le cas dans un arrêt rendu par la Cour d'appel de Rennes le 28 février 2018.

En l'espèce, un accident mortel est survenu lors d'une manifestation aérienne et le pilote s'est fait condamner en première instance sur le fondement de l'article 1242 du code civil. Celui-ci interjette alors appel indiquant que la responsabilité de l'association devait être retenue en tant que commettant, car selon lui, il était préposé de l'association durant cette manifestation l'ayant invité pour participer à des démonstrations de vol aérien. Il souligne également « *qu'il s'est vu prescrire des consignes pour l'évolution de son appareil et l'organisation des vols et qu'il a agi dans les limites de sa mission* ».

Dans sa décision la Cour d'appel de Rennes :

*« Déclare l'association Club des amis maquettistes de la presqu'île (CAMPI) responsable des conséquences dommageables de l'accident dont [X] a été victime le 17 avril 2010,
Condamne in solidum l'association Club des amis maquettistes de la presqu'île (CAMPI) et son assureur la société Monceau générale assurances »*¹⁹⁷.

¹⁹⁴ Article 8, Arrêté du 4 avril 1996

¹⁹⁵ Encyclopédie des collectivités locales

¹⁹⁶ Encyclopédie des collectivités locales

¹⁹⁷ CA Rennes, 5^{ème}, 28 février 2018, n°15/05488

L'aéroclub pourra aussi être tenu responsable d'un accident intervenu sur les lieux de la manifestation aérienne lorsque celui-ci résulte d'un manquement de l'organisateur.

Dans un arrêt du 4 septembre 2014 un plongeur, bénévole pour l'organisation d'une manifestation aérienne, avait perdu la vie lors du démontage des installations. Il ressort de cet arrêt que « *l'utilisation d'un matériel défectueux, en l'espèce un parachute de levage percé, a joué un rôle causal certain* »¹⁹⁸.

La Cour d'appel continue en disant :

« Attendu que ces manquements et imprudences sont imputables à l'organisateur de la manifestation sportive, qui avait prévu comme le rappelle l'arrêté préfectoral d'autorisation que les parapentistes disposent d'une aire d'atterrissage dégagée de tout obstacle sur un radeau flottant ; qu'il lui appartenait en conséquence de veiller, par des mesures d'organisation et de sécurité appropriées, à la mise en place et au démontage de ce dispositif. ».

Le Cour d'appel condamne alors *in solidum* l'organisateur et son assurance à payer à la demanderesse les sommes demandées.

¹⁹⁸ CA Chambéry, 4 septembre 2014, n°13/01483

CONCLUSION

Les aéroclubs sont de petites structures ayant pour unique objectif de faire vivre le monde de l'aviation en permettant à la population de le découvrir mais également en formant de nombreux pilotes.

Malgré des moyens très modestes, ces structures doivent supporter les coûts élevés présents dans le secteur aéronautique du fait du matériel et de l'entretien de celui-ci.

Aussi, en cas de dommages causés aux membres comme aux tiers, passagers ou non, les aéroclubs peuvent être dans l'obligation de verser des indemnités conséquentes aux victimes. De ce fait ces derniers sont dans l'obligation de souscrire à diverses assurances jouant un rôle majeur en cas de sinistre.

C'est dans l'objectif de protéger les acteurs du monde aérien que des limites de responsabilités ont été instaurées, cependant, avec l'évolution de la sécurité et des connaissances dans ce secteur mais aussi dans un souci de protection du passager, ces limites ont été rehaussées et sont également exclues dans certains cas.

L'aviation commerciale est plus disposée à supporter ces coûts que l'aviation générale, c'est donc pour cela que les aéroclubs doivent être extrêmement vigilants et doivent chercher à éviter de voir leurs responsabilités être mises en jeu.

Le législateur va dans le sens des associations aéronautique et estime que celles-ci sont uniquement débitrices d'une obligation de prudence et de diligence s'analysant comme une obligation de moyens. Il résulte donc que dans le cas où l'aéroclub a tout mis en œuvre pour éviter le dommage, et que celui-ci a bien respecté les autres obligations lui incombant comme celles d'assurances, il ne pourra voir engager sa responsabilité.

De même lorsqu'un passager à titre gratuit est victime d'un accident, il ne pourra rechercher la responsabilité de l'aéroclub uniquement s'il parvient à prouver un lien de préposition entre le pilote et l'aéroclub qui deviendrait alors commettant mais aussi si cet accident résulte d'une faute du transporteur.

Cette non-responsabilité tient son origine dans la distinction entre la garde de la structure et du comportement de l'aéronef.

Dès lors que l'aéroclub n'est plus gardien du comportement, uniquement le pilote pourra être déclaré responsable en cas de faute de sa part. L'aéroclub pourra alors uniquement voir engager sa responsabilité sur la garde de la structure de l'appareil. Cette responsabilité semble être juste étant donné que l'aéroclub n'a plus aucun moyen d'agir sur le pilote dès lors que celui-ci a pris son envol, cela serait donc extrêmement sévère de faire peser une responsabilité de plein droit lors de transports à titre gratuit.

Cependant, en présence d'un transport aérien à titre onéreux, la responsabilité de l'aéroclub sera automatique, il pourra malgré tout bénéficier des limites de responsabilité à condition de les avoir évoquées sur le billet de transport.

Le fait d'être responsable de plein droit lors d'un transport à titre onéreux peut sembler être sévère étant donné que le but de l'association n'est pas de faire un quelconque bénéfice mais bien de faire découvrir le monde de l'aviation à un large public. Il résulte tout de même que les associations doivent supporter ce poids, extrêmement lourd pour elles, mais qui d'un côté semble être justifié pour les passagers s'acquittant d'une prestation.

Aussi, l'aéroclub pourra être tenu responsable dès lors qu'il commet un manquement envers un tiers lors de manifestations aériennes, mais sera aussi tenu responsable de plein droit envers les tiers à la surface du fait d'un dommage dès lors qu'il sera qualifié d'exploitant. La responsabilité sera alors fondée sur le droit commun et aucune limite de responsabilité ne pourra s'appliquer.

Les cas où l'aéroclub peut engager sa responsabilité sont assez protecteurs pour la plupart, bien que dès lors qu'une somme d'argent entre en jeu ou que les dommages sont causés aux tiers, les aéroclubs voient engager leurs responsabilités sans avoir de « *traitement de faveur* » compte tenu de la nature de l'association.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et manuels

- Arts et lettres Aéro-club de France, *Commission histoire, cent ans avec l'Aéro-club de France : 1898-1998*, ADDIM, 1998, p. 167
- C. Bloch, P. Le Tourneau et M. Poumarède, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 2021-2022
- G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Quadrige, PUF, 8e éd., 2007, V° Responsabilité, I
- S. Guinchard et T. Debard, *Lexique des termes juridiques 2011*, Dalloz, 18e éd, p.708
- H. Kenfack, *Droit des transports*, Recueil Dalloz, 2007, p.111
- M. de Juglart, E. du Pontavice, J. Dutheil de La Rochère et G. Miller, *Traité de droit aérien*, Tome 1, LGDJ, Deuxième édition, 1989, n°473
- G. Viney, *Les conditions de la responsabilité*, *L.G.D.J.*, 4^{ème} éd, n°242, p.659

II. Thèses et mémoires

- L. Noell, *Aspects nouveaux de la responsabilité des aéro-clubs*, 1976

III. Répertoires et encyclopédies

- FX. Balme, « *Synthèse – Aéronef* », JurisClasseur Transport
- C.J.Berr, « *Assurance aérienne* », Répertoire de droit commercial, Dalloz, 2006, P.2-3
- M. Espargon, « *Droit à la réparation* », JurisClasseur Civil, Fasc. 176-10.
- B. Mercadal, « *Aviation* », Répertoire de droit commercial, juin 2001.
- Encyclopédie des collectivités locales
- « *Étude 296 : La créance de réparation* », Le Lamy Droit de la responsabilité
- « *Assurance aériennes* », JurisClasseur Transport, Fasc. 940, 2017
- « *Clause relatives à la responsabilité* », Le Lamy associations

IV. Articles et revues

- Aviation civile, Le magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile, Octobre 2011, n°359
- Maître Castel, « *Élève pilote en solo : Qui est responsable ?* », Aviation & Pilote n°369 – 2004, p.60-61
- H. Conte, « *Étude : Notion générale en droit de la responsabilité civile* », LEXBASE
- P.H. Dutheil, Droit des associations et fondations, Juris Corpus, Étude 14 : Responsabilité civile de l'association.
- Direction Générale de l'Aviation Civile, « *Observatoire de l'Aviation Civile* », Edition 2016, p. 52.
- FFA, « Guide de l'assurance »
- D. Gency-Tandonnet, « *Responsabilité contractuelle en matière de baptême de l'air : divergence au sein de la Cour de cassation* », Recueil Dalloz, 2005, p.3039.
- G. Marraud Des Grottes, « *Responsabilité civile : enfin une réforme ?* », Wolters Kluwer France, Actualité du droit
- C. Moille, Revue Lamy Droit civil
- Mémo du pilote VRF, octobre 2020
- D. Tallon, « *Pourquoi parler de faute contractuelle ?* », 1995, p. 429
- Responsabilité civile et assurances n° 10, Octobre 2007, étude 16
- A. Vignon-Barrault, « *Promenades aériennes et vols d'agrément : attention danger !* », Responsabilité civile et assurances n° 10, Octobre 2007, étude 16

V. Jurisprudence

Tribunal de Grande Instance

- TGI Cherbourg, 11 mars 1962, R.F.D.A 1963, p.237
- TGI Paris, 4^{ème} ch. 21 juin 1969, R.F.D.A p.420
- TGI Avignon, 16 mai 1975, RFD aérien 1977, p.186
- TGI Paris, 26 mai 1978, RFD aérien 1978, p.484
- TGI Bayonne, 7 juillet 1981, RFD aérien 1981, p.433
- TGI Roanne, 8 décembre 1982, RFD aérien 1983, p.357

Cour d'Appel

- CA Dijon, 23 novembre 1966, RFDA 1967-347

- CA Montpellier, 24 mai 1977, RFD aérien 1978, p.348
- CA Chambéry, 17 octobre 1989, RFDA p.551
- CA Dijon, 14 octobre 1999, Dreux c/ Assoc. Aéroclub d'Andrezieu-Bouthéon et autres
- CA Lyon, 1^{ère} ch, 27 novembre 2008, n°05/05609
- CA Rennes, 14 octobre 2009, n°08/00088
- CA Versailles, 3^{ème} ch, 17 octobre 2013, n°11/01216
- CA Chambéry, 4 septembre 2014, n°13/01483
- CA Rennes, 5^{ème}, 28 février 2018, n°15/05488
- CA Paris, 5^{ème}, 28 juin 2018, n°15/08225
- CA Grenoble, 2^{ème} ch, 10 octobre 2018, n°1602121
- CA Aix-en-Provence, 12 décembre 2019, n°18/17025

Cour de Cassation

- Cass. ch.réun. 2 décembre 1941, D. 1941. 217, note Mazeaud
- Cass. civ. 2^{ème}, 6 janvier 1955, RFD aérien 1955, p.79
- Cass. civ. 2^{ème}, 8 mai 1964, Bull. civ. II, n°358
- Cass. civ. 1^{ère}, 4 juillet 1967
- Cass. civ. 1^{ère}, 18 juillet 1967, bull.civ, n°266
- Cass. civ. 1^{ère}, 20 janvier 1970
- Cass. civ. 1^{ère}, 15 mai 1973, D. 1973
- Cass. civ. 1^{ère}, 28 octobre 1974, n°73-11.420
- Cass. civ. 2^{ème}, 18 novembre 1976, RFD aérien 1978, p.186
- Cass. civ. 1^{ère}, 14 mars 1978, n°76-14.427
- Cass. civ. 1^{ère}, 5 février 1980
- Cass. civ. 2^{ème}, 21 juillet 1982, n°81-15.236
- Cass. civ. 1^{ère}, 5 juillet 1989, n°87-17-508
- Cass. crim, 7 juin 1990, n°89-86.430
- Cass. civ. 2^{ème}, 6 décembre 1995, n°92-19.591
- Cass. civ. 25 novembre 1997
- Cass. civ. 1^{ère}, 3 juin 1998, n° 95-16.887
- Cass. civ. 1^{ère}, 19 octobre 1999, n°97-14.759
- Cass. crim. 20 mars 2001, 00-84.046
- Cass. civ. 1^{ère}, 20 mars 2001, bull. civ I, n°81
- Cass. civ. 3^{ème}, 30 janvier 2002, n°00-15.784
- Cass. civ. 1^{ère}, 4 juin 2002, n°99-16.373
- Cass.civ. 3^{ème}, 3 décembre 2003, n°02-18.033
- Cass. civ. 1^{ère}, 22 novembre 2005, n°03-17.395

- Cass. civ. 1^{ère}, 22 novembre 2005, n°02-18.584
- Cass. civ. 1^{ère}, 28 juin 2006, n°03-10.094
- Cass. civ. 1^{ère}, 27 février 2007, n°03-16.683
- Cass. civ. 1^{ère}, 3 avril 2007, n°06-11.071
- Cass. civ. 1^{ère}, 22 janvier 2009, n° 07-21.843
- Cass. civ. 1^{ère}, 25 juin 2009, n°07-21.636
- Cass. com. 29 juin 2010, n°09-11.841
- Cass. com, 28 septembre 2010, n°09-56.255
- Cass. civ. 1^{ère}, 15 décembre 2011, n° 10-23.528 et 10-24.545
- Cass. civ. 1^{ère}, 5 juillet 2012, n°12-12.159
- Cass. com. 2 octobre 2012, n°11-21.362
- Cass. civ. 1^{ère}, 30 octobre 2013, n°12-20.997
- Cass, civ. 1^{ère}, 14 janv. 2016, n° 14-28.227
- Cass. civ. 1^{ère}, 15 juin 2016, n°14-28.141
- Cass. civ. 1^{ère}, 22 juin 2017, n°16-19.371
- Cass. com. 11 mars 2020, n°18-22.472
- Cass. civ. 1^{ère}, 8 avril 2021, n°19-21.842

VI. Lois et règlements

- Code civil
- Code des transports
- Code de l'aviation civile
- Code du sport
- Code des assurances
- Convention de Varsovie du 12 octobre 1929
- Convention de Rome de 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers
- Arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile
- Arrêté du 9 mai 1984 relatif aux conditions d'agrément des associations aéronautiques par le ministère chargé de l'aviation civile
- Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes
- Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale
- Règlement CE n°2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

- Règlement CE n°785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs
- Règlement européen n°1178/2011 de la commission du 3 novembre 2011 dit « AIRCREW »
- Règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.
- Arrêté du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement n° 965/2012
- Règlement européen 2018/1119 de la commission du 31 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n°1178/2011 en ce qui concerne les organismes de formation déclarés

VII. Site internet

- <https://www.ecologie.gouv.fr/activite-des-aeroclubs>
- <https://www.ecologie.gouv.fr/manifestations-aeriennes>
- <http://www.ffa.com>
- <https://www.ecologie.gouv.fr/organisme-formation-declare-dto>
- <https://www.ecologie.gouv.fr/organisme-formation-agree-ato>

VIII. Autre

- Entretien avec la Fédération française aéronautique
- Règlement Intérieur, Aéroclub François Richet
- Règlement Intérieur, Aéroclub de Loire Atlantiques
- Règlement Intérieur, Aéroclub de Montpellier
- Statuts et règlement intérieur, Aéro-club de la Creuse, 28 août 2020
- Séminaire ANPI 2017 – Responsabilités civiles des FI-1

ANNEXES

Destinataire : (demande + dossier)

- Préfet du département (ou préfet maritime, ou préfet de police de Paris, ou Haut commissaire de la République, ou représentant de l'État ou du Gouvernement).

Copies : (demande + dossier)

- Directeur de l'aviation civile ou son représentant local (Aéroports de Paris le cas échéant ou Directeur ou Chef des services de l'aviation civile) ;
(joindre les éventuelles demandes de créneaux nécessaires aux entraînements, cf. art 31)
- Maire de la commune (ou chef de circonscription administrative) ;
- Directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins (brigade de police aéronautique) ;

et si la manifestation se déroule sur un aérodrome militaire :

- Commandant de région militaire ou de région maritime, ou de région aérienne ;

et si la manifestation le justifie (cf. art. 13):

- Directeur régional de l'environnement.

1 B - DESCRIPTIF DE LA MANIFESTATION

LIEU : (lieu prévu de la manifestation)

DATE : (date proposée)

HEURE DE DEBUT :

(heures légales)

HEURE DE FIN :

A - RESPONSABLES

ORGANISATEURS : (Signataire de la demande)

Nom (ou raison sociale) et adresse des personnes physiques ou morales qui se proposent d'assumer les charges matérielles et financières de l'organisation et du déroulement de la manifestation.

INTERLOCUTEUR DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES :

Nom et qualité

Adresse, numéro de téléphone

DIRECTEUR DES VOLS PROPOSE :

Nom et qualité

Adresse, numéro de téléphone

Références aéronautiques (indiquer entre autres renseignements s'il a déjà assumé les responsabilités de directeur des vols)

DIRECTEUR DES VOLS SUPPLEANT :

Nom et qualité

Adresse, n° de téléphone

Références aéronautiques (indiquer entre autres renseignements s'il a déjà assumé les responsabilités de directeur des vols)

B - TYPES D'ACTIVITES

Inscrire les types ou appellations d'aéronefs présentés en fonction des rubriques renseignées.

- BAPTEMES DE L'AIR

si la manifestation ne comprend que des baptêmes de l'air, ne pas renseigner cette annexe I, se reporter à l'annexe II.

- | | |
|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> avion | <input type="checkbox"/> planeur |
| <input type="checkbox"/> hélicoptère | <input type="checkbox"/> ballon libre |
| <input type="checkbox"/> parachute | <input type="checkbox"/> ballon captif |
| <input type="checkbox"/> ULM | <input type="checkbox"/> dirigeable |
| <input type="checkbox"/> PUL | |

- PRÉSENTATIONS EN VOL

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> survol du site sans aucun atterrissage | <input type="checkbox"/> décollage depuis le site |
| | <input type="checkbox"/> atterrissage sur le site |
| <input type="checkbox"/> avion | |
| <input type="checkbox"/> planeur | <input type="checkbox"/> remorqué |
| | <input type="checkbox"/> treuillé |
| | <input type="checkbox"/> moto-propulsé |
| <input type="checkbox"/> hélicoptère | |
| <input type="checkbox"/> autogire | |
| <input type="checkbox"/> ballon | <input type="checkbox"/> libre |
| | <input type="checkbox"/> captif |
| | <input type="checkbox"/> à air chaud |
| | <input type="checkbox"/> à gaz |
| | <input type="checkbox"/> motorisé |
| <input type="checkbox"/> dirigeable | |
| <input type="checkbox"/> parachute | |
| <input type="checkbox"/> ULM | |
| <input type="checkbox"/> PUL | <input type="checkbox"/> remorqué |
| | <input type="checkbox"/> treuillé |
| | <input type="checkbox"/> par tremplin |
| <input type="checkbox"/> vol en formation sans voltige | |
| <input type="checkbox"/> voltige | <input type="checkbox"/> solo |
| | <input type="checkbox"/> en patrouille |
| <input type="checkbox"/> aéromodèle | <input type="checkbox"/> libre |
| | <input type="checkbox"/> circulaire |
| | <input type="checkbox"/> radio-télécommandé |
| <input type="checkbox"/> catégorie 1 | |
| <input type="checkbox"/> catégorie 2 | |
| <input type="checkbox"/> catégorie 3 | |
| <input type="checkbox"/> aéronef militaire | <input type="checkbox"/> français |
| | <input type="checkbox"/> étranger |
| <input type="checkbox"/> aéronef de collection | |
| <input type="checkbox"/> fusée ou astromodèle | |
| <input type="checkbox"/> course d'aéronefs | |
| <input type="checkbox"/> cascades | |
| <input type="checkbox"/> divers (précisez) | |

- SPECTACLES COMPLÉMENTAIRES NON AÉRONAUTIQUES :

C - LIEU DE LA MANIFESTATION

<input type="checkbox"/> Aérodrome (autre que privé)	<input type="checkbox"/> Aérodrome privé	Département
	<input type="checkbox"/> Autre site	Commune :
Nom officiel :	Nature du sol :	Propriétaire :
Département :		Ayant-droit :
Gestionnaire :	Fournir en pièces jointes	
	- carte de la région	Indiquer les circuits d'attente éventuels, les circuits de circulation en vol et les cheminements d'arrivée et de départ.
	- plan de situation - plan cadastral	Indiquer l'orientation des trouées d'envol proposées et les obstacles sur et autour de l'emplacement
	- photographies	si possible
	L'emplacement répond-il aux recommandations de l'annexe 3 :	
	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
	(Dans la négative, justifier de l'adéquation du site à l'activité proposée)	

- LE SITE A-T-IL DÉJÀ ÉTÉ LE SIEGE D'UNE MANIFESTATION AÉRIENNE ? oui non

- SCHÉMATISER :

- la délimitation des zones publique et réservée ;
- la ou les plates-formes d'évolution ;
- les points d'accès à la zone réservée ;
- les voies d'accès à la zone publique ;
- les différentes aires prévues pour les aéronefs participant à la manifestation (stationnement, embarquement, avitaillement, etc.) ;
- l'emplacement des moyens SSIS (extincteurs ou/et véhicules) ;
- les voies d'accès des secours ;
- les parcs de stationnement pour les véhicules des spectateurs (payants ou gratuits) ;
- les installations annexes.

- DISPOSITIONS PRÉVUES POUR EMPECHER L'ACCES DU PUBLIC À LA ZONE RÉSERVÉE (barrières, personnel spécifique, etc.)

- MESURES DE FILTRAGE PRÉVUES AU POINT D'ACCÈS À LA ZONE RÉSERVÉE

- DISPOSITIONS PARTICULIÈRES PRISES AU SOL POUR LES AÉRONEFS PARTICIPANT À LA MANIFESTATION ET LEURS EXPLOITANTS

- INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES PRÉVUS POUR LA MANIFESTATION : (EX: STATION PORTABLE OU À BORD D'UN VÉHICULE - MOYENS D'AVITAILLEMENT EN CARBURANT, MANCHE À AIR, BALISAGE, ETC.)

- DISPOSITIONS PRÉVUES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ :

- ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE :

Moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

existants

supplémentaires (le cas échéant)

- RASSEMBLEMENT DE PERSONNES (SPECTATEURS) :

Poste de secours

Ambulance

Médecin

Piquet d'incendie

Service d'ordre

- INSTALLATIONS ANNEXES (INDIQUER S'IL S'AGIT D'INSTALLATIONS EXISTANTES OU SI ELLES SONT SEULEMENT PRÉVUES POUR LA MANIFESTATION) :

	Restaurant	Bar	Buvette	Attractions	Stands Pub.	Toilettes	Divers
Existant							
Prévu							

Détail des divers :

- AUTRES INFORMATIONS UTILES (PAR EXEMPLE : MESURES PRISES POUR CORRIGER CERTAINES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES LORS D'UNE MANIFESTATION PRÉCÉDENTE) :

- NOMBRE DE SPECTATEURS ESCOMPTÉ :

- 26 -

- Arrêté interministériel du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes -

D - DESCRIPTIF SOMMAIRE DE LA MANIFESTATION

1) PROGRAMME DES ACTIVITÉS PRÉVUES :

2) Y A-T-IL AU COURS DE LA MANIFESTATION

- des vols de présentation d'aéronefs en cours d'expérimentation ? oui non
- des vols de présentation d'avion de combat à réaction ? oui non
- des vols de présentation de patrouille de voltige ? oui non
- des vols de présentation d'aéronef de masse supérieure à 5700 kg ? oui non
- plus de quinze présentations en vol successives,
et dans l'affirmative, quels types d'aéronefs ? oui non

- plus de 30 passages au dessus ou au voisinage de lieux habités
(moins de 300 mètres de distance et/ou moins de 300 mètres de hauteur) oui non

ANNEXE 2 : Formulaire de déclaration DTO

	DSAC/PN/FOR	03Formfor	PAGE 1/4
	Formulaire de déclaration ou de modification DTO	Rev 3	02 06 2021

Objectif	<input type="checkbox"/> Déclaration initiale Si préalablement OD ou ATO, numéro :		
	<input type="checkbox"/> Déclaration de modification (Remplir l'intégralité du formulaire et le signer) Numéro DTO :		
1. Organisme de formation déclarée (DTO)	Nom		
2. Adresse (Site principal)			
Coordonnées	Adresse		
	Code Postal	Ville	
	N° de téléphone		
	Courriel		
3. Personnel			
Représentant du DTO			
Nom, Prénom	<input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> M.		
Numéro de licence (s'il y a lieu)			
Adresse			
Téléphone / Courriel			
Responsable Pédagogique (Adjoint(s) : Renseigner l'annexe III ou/et IV)			
Nom, Prénom	<input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> M.		
Numéro de licence			
Adresse			
Téléphone / Courriel			
4. Formations proposées (Renseigner l'annexe I. Ne concerne que les formations Aircrew)			
5. FSTD ET aéronefs (Renseigner l'annexe II)			
6. Site(s) de formation (Renseigner l'annexe III)			
7. Date souhaitée de début des activités du DTO			
8. Demande d'approbation d'un cours de standardisation examinateur et d'un séminaire de recyclage (si applicable)	<input type="checkbox"/> Nous demandons par la présente l'approbation du, ou des programme(s) relatif(s) aux examinateurs planeurs et/ou ballons conformément au DTO.GEN.110(b) et DTO.GEN.230(c) de l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011.		
9. Engagement	<p>Le DTO a élaboré une politique de sécurité conformément à l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011, et en particulier au point DTO.GEN.210 a) 1) ii), et appliquera cette politique durant toutes les activités de formation couvertes par la déclaration.</p> <p>Le DTO respecte et continuera de respecter, tout au long des activités de formation couvertes par la déclaration, les exigences essentielles énoncées à l'annexe III du règlement (CE) n° 216/2008 et les exigences figurant à l'annexe I (partie FCL) et à l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011.</p> <p>Nous confirmons que toutes les informations figurant dans la présente déclaration, y compris ses annexes (le cas échéant), sont complètes et exactes.</p>		
Représentant du DTO	Nom	Date	Signature
Responsable pédagogique	Nom	Date	Signature

Annexe I: Listes des formations AIRCREW proposées par le DTO		
(*) Joindre les programmes ou préciser la référence du ou des programme(s) qui figurent dans la liste DGAC, ou du ou des programme(s) approuvés au titre d'un ATO.		
		Type de formation
1.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
2.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
3.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
4.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
5.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
6.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
7.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
8.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
9.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
10.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
11.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol
12.		<input type="checkbox"/> Théorique <input type="checkbox"/> Formation au vol

Annexe II : FSTD et aéronefs
<ul style="list-style-type: none"> Liste des modèles d'aéronefs utilisés (ex. avion : DR400, ex. hélicoptère : R-22, ex. planeur : Pégase C-101, ex. ballon : Cameron groupe A) Liste des FSTD qualifiés (si applicable les références de certification du FSTD)
(nota) Le DTO doit établir et tenir à jour une liste de tous les aéronefs utilisés pour les formations, incluant les immatriculations. Il doit pouvoir la présenter sur demande de l'Autorité.
Type d'aéronefs (Cellule) ou FSTD
DR400, Cessna 15x, Cessna 17x, PA28, Cirrus, DA40
FNTP (N° d'agrément)

Annexe III : Bases (Avion, hélicoptère, planeurs uniquement)	
(*) Pour les bases autres que la base principale, le DTO doit indiquer le nom et les coordonnées du RP adjoint.	
1	LFUU ou nom du terrain si pas d'indicateur d'emplacement OACI (base principale)
2	LFXX ou nom du terrain si pas d'indicateur d'emplacement OACI
Nom, Prénom	<input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> M.
Numéro de licence	
Adresse	
Téléphone / Courriel	
3	LFYY ou nom du terrain si pas d'indicateur d'emplacement OACI
Nom, Prénom	<input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> M.
Numéro de licence	
Adresse	
Téléphone / Courriel	
4	LFZZ ou nom du terrain si pas d'indicateur d'emplacement OACI
Nom, Prénom	<input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> M.
Numéro de licence	
Adresse	
Téléphone / Courriel	

Annexe IV : Responsable(s) pédagogique(s) adjoint(s)	
(Obligatoire si le Responsable pédagogique ne couvre pas l'intégralité du domaine d'activité du DTO)	
1	Catégorie concernée (ex : Avion ou hélicoptère ou planeur ou ballon)
Nom, Prénom	<input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> M.
Numéro de licence	
Adresse	
Téléphone / Courriel	
2	Catégorie concernée (ex : Avion ou hélicoptère ou planeur ou ballon)
Nom, Prénom	<input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> M.
Numéro de licence	
Adresse	
Téléphone / Courriel	
3	Catégorie concernée (ex : Avion ou hélicoptère ou planeur ou ballon)
Nom, Prénom	<input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> M.
Numéro de licence	
Adresse	
Téléphone / Courriel	

Le formulaire de déclaration est à adresser à la DSAC/IR localement compétente :

DSAC/N	Subdivision Formation aéronautique (DSACN/SR2/AG/FOR)	9, rue Champagne Bâtiment 1610 91200 Athis-Mons	dsac-n.organismes.formation-bf@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/AG	Subdivision Aviation générale et formation aéronautique	11, rue des Hibiscus 97262 Fort-de-France Cedex	dsac-ag-dto972-ld@aviation-civile.gouv.fr
		Guadeloupe : Aérogare Raizet Sud - Bât. Tour Contrôle - rue Ernest Pallas - 97139 Les Abymes	ptp-aviation-generale-bf@aviation-civile.gouv.fr
		Guyane : Aéroport de Cayenne Félix Eboué - 97351 Matoury	dsac-ag-dto973-ld@aviation-civile.gouv.fr
DAC/NC	Service de la sécurité de l'Aviation civile (SSAC)	179, rue Roger Gervolino BPH1 98849 Nouméa Cedex	dac-nc-ssac-licences-pn-ld@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/O	Subdivision personnels navigants (DSAC-O/SR/AG/PN)	Aéroport Brest-Bretagne CS 20301 Guipavas 29806 BREST CEDEX	bf.dto.dsaco@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/OI	Subdivision Aviation générale	Aérodrome de la Réunion-Roland Garros CS93003 97743 Saint-Denis Cedex 9	ag.dsac-oi@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/NE	Subdivision Aviation générale (DSAC-NE/DSR/OPA/AG)	Aéroport international de Strasbourg-Entzheim 67836 Tanneries Cedex	dsac-ne-organismes-formation-bf@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/SO	Division Personnels Navigants (DSAC-SO/PN)	Aéroport Bordeaux-Mérignac Bloc Technique TSA 95003 33688 Mérignac Cedex	dsac-so-aviation-legere.ld@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/S	Subdivision Personnel Navigant (DSAC-S/SR/OPA/PN)	Allée St-Exupéry BP 60100 31703 BLAGNAC	dsacsud-ato@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/CE	Subdivision Personnel Navigant (DSAC-CE/SR/AG/PN)	210, rue d'Allemagne 69125 Lyon-Saint Exupéry aéroport	organisme-formation-pn.dsac-ce@aviation-civile.gouv.fr
SEAC/PF	Division des opérations aériennes	BP 6404 98704 Faa'a Tahiti	seac-pf-dsurv-oa-taaq-bf@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/SE		Subdivision Personnel navigant (DSACSE/DSR/AGPN/PN) 1 Rue Vincent Auriol 13617 Aix-en-Provence	dsac-se.ecoles@aviation-civile.gouv.fr
		Délégation côte d'azur Division Aviation générale et travail aérien Aéroport de Nice côte d'azur BP 3153 06203 Nice cedex 3	nice-caz-agta@aviation-civile.gouv.fr
		DSAC-SE Délégation Corse Route du Lazaret BP 60951 20700 Ajaccio cedex 9	apag-corse@aviation-civile.gouv.fr

ANNEXE 3 : Part DTO règlement Aircrew

25.11.2011

FR

Journal officiel de l'Union européenne

L 311/169

ANNEXE III

CONDITIONS DE VALIDATION DE LICENCES DÉLIVRÉES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS

A. VALIDATION DE LICENCES

Généralités

1. Une licence de pilote délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers peut être validée par l'autorité compétente d'un État membre.

Les pilotes devront déposer une demande auprès de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils résident ou sont établis ou, s'ils ne résident pas sur le territoire des États membres, là où l'opérateur pour lequel ils volent ou ont l'intention de voler a son lieu principal d'activité commerciale.

2. La durée de la validation de la licence ne dépassera pas 1 an, pour autant que la licence détenue reste valide.

Cette période ne peut être prorogée qu'une fois par l'autorité compétente qui a délivré la validation lorsque, au cours de la période de validation, le pilote a effectué les démarches en vue d'entrer en formation ou suit une formation pour la délivrance d'une licence conformément à la «partie FCL». Cette prorogation couvrira la durée nécessaire pour que la licence soit délivrée conformément à la «partie FCL».

Les titulaires d'une licence validée par un État membre devront exercer leur privilège conformément aux exigences énoncées dans la «partie FCL».

Licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales

3. Dans le cas de licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:

- a) remplir sous la forme d'un examen pratique les exigences de la «partie FCL» en matière de prorogation d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;
- b) démontrer qu'il connaît les sections pertinentes de la partie OPS (exploitation aérienne) et de la «partie FCL»;
- c) démontrer qu'il a une connaissance de l'anglais conforme au paragraphe FCL.055;
- d) détenir un certificat médical valide de classe 1, délivrée conformément à la Part MED;
- e) dans le cas de licences avions, satisfaire aux exigences en matière d'expérience présentée dans le tableau ci-dessous:

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Prérogatives	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multi-pilotes	Transport aérien commercial sur avions multi-pilotes en tant que PIC	a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR (*)	> 1 500 en tant que PIC ou copilote sur avions multi-pilotes en fonction des exigences opérationnelles	Transport aérien commercial sur avions multi-pilotes en tant que copilote	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 heures en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 en tant que PIC ou copilote sur avions monopilotes en fonction des exigences opérationnelles	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que copilote conformément à la partie-OPS	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 heures sur avions autres que des TMG, dont 200 heures dans la fonction pour laquelle la validation est souhaitée et 50 heures dans ladite fonction au cours des 12 derniers mois	Exercice de privilèges dans des avions exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial	e)

(1)	(2)	(3)
CPL(A)	> 1 500 heures en tant que PIC en transport aérien commercial dont 500 heures sur hydravion	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC

(*) Les titulaires d'une CPL(A)/IR sur avions multiplaces devront avoir démontré un niveau de connaissances ATPL(A) OACI avant d'obtenir la validation.

f) Dans le cas d'hélicoptère, satisfaire aux exigences en matière d'expérience présentée dans le tableau ci-dessous:

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Prérogatives	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multiplaces	Transport aérien commercial sur hélicoptères multiplaces en tant que PIC en exploitation VFR et IFR	a)
ATPL(H) sans privilèges IR.	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multiplaces	Transport aérien commercial sur hélicoptères multiplaces en tant que PIC en exploitation VFR	b)
ATPL(H) IR	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multiplaces	Transport aérien commercial sur hélicoptères multiplaces en tant que copilote en exploitation VFR et IFR	c)
ATPL(H) sans privilèges IR	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multiplaces	Transport aérien commercial sur hélicoptères multiplaces en tant que copilote en exploitation VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multiplaces	Transport aérien commercial sur hélicoptères multiplaces en tant que copilote	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 heures en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR	Transport aérien commercial sur hélicoptères monopilotes en tant que PIC	f)
ATPL(H) avec ou sans privilèges IR(H), CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 heures sur hélicoptères autres que ceux certifiés selon CS-27/29 ou équivalent, dont 200 heures dans la fonction pour laquelle la validation est souhaitée et 50 heures dans ladite fonction au cours des 12 derniers mois	Exercice de privilèges dans des hélicoptères exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial	g)

(*) Les titulaires d'une CPL(H)/IR sur hélicoptères multiplaces devront avoir démontré un niveau de connaissances ATPL OACI avant d'obtenir la validation.

Licences de pilote pour des activités non commerciales avec qualification au vol aux instruments.

4. Dans le cas de licences de pilote privé avec une qualification de vol aux instruments, ou de licences CPL et ATPL avec une qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:
- passer l'examen pratique pour la qualification de vol aux instruments et les qualifications de type ou de classe pertinentes par rapport aux privilèges de la licence qu'ils détiennent, conformément à l'appendice 7 et à l'appendice 9 de la «partie FCL»;
 - démontrer qu'il connaît le droit aérien, les codes météorologiques aéronautiques, la préparation du vol et les performances de vol (IR), ainsi que la performance humaine;
 - démontrer qu'il a une connaissance de l'anglais conforme au paragraphe FCL.055;
 - détenir un certificat médical valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
 - avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures de vol aux instruments en tant que commandant de bord dans la catégorie d'aéronef pertinente.

Licences de pilote pour des activités non commerciales sans qualification au vol aux instruments.

5. Dans le cas de licences de pilote privé ou de licences CPL et ATPL sans qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:
- démontrer qu'il connaît le droit aérien et la performance humaine;
 - être reçu à l'examen pratique de la PPL tel que défini dans la «partie FCL»;
 - remplir les exigences de la «partie FCL» en matière de délivrance d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;
 - être titulaire d'un certificat médicale valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
 - démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;
 - avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures en tant que pilote dans la catégorie d'aéronef pertinente.

Validation de licences de pilote pour des tâches spécifiques d'une durée limitée.

6. Nonobstant les dispositions des paragraphes précités, dans le cas de vols pour les aviateurs, les États membres peuvent valider une licence délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers pour une durée maximale de 12 mois dans le cadre de tâches spécifiques ayant une durée limitée, tels que les vols d'instruction pour une entrée en service initiale, des démonstrations, des vols de convoyage ou d'essais, pour autant que le candidat satisfasse aux exigences suivantes:
- être titulaire d'une licence appropriée et d'un certificat médical, ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
 - être employé, directement ou indirectement, par un aviateur.

Dans ce cas, les privilèges du titulaire seront limités à effectuer l'instruction au vol et les essais en vol pour la délivrance initiale de qualification de type, la supervision de vols de ligne initiaux par les pilotes des opérateurs, des vols de livraison ou de convoyage, les vols de ligne initiaux, des démonstrations en vol ou des vols d'essai.

B. CONVERSION DE LICENCES

1. Une licence PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers peut être convertie en une PPL/BPL/SPL avec qualification de type ou de classe monopilote par l'autorité compétente d'un État membre.
- Le pilote devra solliciter l'autorité compétente de l'État membre où il réside ou est établi.
2. Le titulaire de la licence devra satisfaire aux exigences minimales suivantes pour la catégorie d'aéronef pertinentes:
- réussir un examen écrit relatif à la réglementation et aux performances humaines;
 - réussir l'examen pratique de la PPL, BPL ou SPL, selon le cas, conformément à la «partie FCL»;
 - satisfaire aux exigences pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la sous-partie H;
 - être titulaire au moins d'un certificat médical de classe 2, délivrée conformément à la Part MED;
 - démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;
 - avoir à son actif au moins 100 heures de vol en tant que pilote.

C. RECONNAISSANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

1. Une qualification de classe ou de type valide apposée sur une licence délivrée par un pays tiers peut être apposée sur une licence «partie FCL», pour autant que le candidat:
- satisfasse aux exigences en termes d'expérience et aux prérequis pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la «partie FCL»;
 - soit reçu à l'examen pratique pertinent pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la «partie FCL»;
 - ait actuellement une pratique du vol;

- d) n'ait pas moins de:
- i) dans le cas des qualifications de classe d'avion, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe;
 - ii) dans le cas des qualifications de type d'avion, 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type;
 - iii) pour les hélicoptères monomoteurs ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175 kg, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type;
 - iv) pour tous les autres hélicoptères, 350 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe.
-

ANNEXE 4 : Partie DTO.GEN.115 du règlement européen 2018/1119

13.8.2018

FR

Journal officiel de l'Union européenne

L 204/25

- d) une formation en vue d'une extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe conformément au point FCL.225.B;
 - e) une formation en vue d'une extension des privilèges aux vols captifs conformément au point FCL.130.B;
 - f) une formation en vue d'une qualification de vol de nuit;
 - g) une formation en vue d'une qualification d'instructeur de vol FI(B);
 - h) un stage de remise à niveau d'instructeur FI(B).
- b) Un DTO est également autorisé à dispenser les cours pour examinateurs visés aux points FCL.1015 a) et FCL.1025 b) 2) de l'annexe I (partie FCL) pour FE(S), FIE(S), FE(B) et FIE(B), pour autant qu'il ait présenté une déclaration conformément au point DTO.GEN.115 et que l'autorité compétente ait approuvé le programme de formation conformément au point DTO.GEN.230 c).

DTO.GEN.115 Déclaration

- a) Avant de pouvoir dispenser l'une quelconque des formations visées au point DTO.GEN.110, l'organisme qui entend s'en charger doit présenter une déclaration à l'autorité compétente. Cette déclaration contient au moins les informations suivantes:
- 1) le nom du DTO;
 - 2) les coordonnées de l'établissement principal du DTO et, le cas échéant, les coordonnées des aérodromes et des sites d'exploitation du DTO;
 - 3) les noms et coordonnées des personnes suivantes:
 - i) le représentant du DTO;
 - ii) le responsable pédagogique du DTO; et
 - iii) tous les responsables pédagogiques adjoints, si requis au point DTO.GEN.250 b) 1);
 - 4) le type de formation, tel qu'indiqué au point DTO.GEN.110, dispensée dans chaque aérodrome et/ou site d'exploitation;
 - 5) une liste de tous les aéronefs et FSTD qui seront utilisés pour la formation, le cas échéant;
 - 6) la date prévue du début de la formation;
 - 7) une déclaration confirmant que le DTO a élaboré une politique de sécurité et appliquera cette politique tout au long des activités de formation couvertes par la déclaration, conformément au point DTO.GEN.210 a) 1) ii);
 - 8) une déclaration confirmant que le DTO respecte et continuera de respecter, tout au long des activités de formation couvertes par la déclaration, les exigences essentielles énoncées à l'annexe III du règlement (CE) n° 216/2008 et les exigences figurant à l'annexe I (partie FCL) et à l'annexe VIII (partie DTO) du présent règlement.
- b) La déclaration, et toute modification ultérieure, est faite au moyen du formulaire figurant à l'appendice 1.
- c) Outre la déclaration, le DTO soumet à l'autorité compétente le ou les programmes de formation qu'il utilise ou entend utiliser pour dispenser la formation, ainsi que sa demande d'approbation pour le ou les programmes de formation, lorsque cette approbation est requise conformément au point DTO.GEN.230 c).
- d) Par dérogation au point c), un organisme titulaire d'un agrément délivré conformément à la sous-partie ATO de l'annexe VII (partie ORA) peut, outre sa déclaration, ne présenter que la référence au(x) manuel(s) de formation qui a(s) déjà été approuvé(s).

DTO.GEN.116 Notification des modifications et cessation des activités de formation

Un DTO informe, sans retard injustifié, l'autorité compétente des événements suivants:

- a) toute modification apportée aux informations contenues dans la déclaration visée au point DTO.GEN.115 a) ainsi qu'au(x) programme(s) de formation ou au(x) manuel(s) de formation approuvé(s), visés aux points DTO.GEN.115 c) et d), respectivement;
- b) la cessation partielle ou totale des activités de formation couvertes par la déclaration.

ANNEXE 5 : Assurance individuelle accident / Assistance



FICHE D'INFORMATION ET DE CONSEIL

Vous êtes licenciés de la Fédération Française Aéronautique (FFA) en tant que pilote, élève pilote ou passager et vous souhaitez bénéficier de garanties d'assurance afin de vous protéger ainsi que vos proches lors de la pratique de votre passion. La FFA vous propose les garanties suivantes :

Garanties proposées :

Formule	ESSENTIELLE		FORTEMENT CONSEILLÉE*					
	Jeunes Ailes	Objectif BIA / Pilote	Plus A	Plus B	Plus C	Plus D	Plus E	Plus F
Cotisation TTC / adhésion / an	2,5 €	13 €	79 €	159 €	209 €	259 €	329 €	429 €
Décès / infirmité	Pilote 5 000 €	10 000 €	50 000 €	100 000 €	150 000 €	200 000 €	250 000 €	300 000 €
	Forfait Famille X	X	+ 10 % du capital décès ou de l'indemnité d'infirmité					
	Passagers X	X	Jusqu'à 10 000 € / passager dans la limite de 40 000 €					
Participation aux frais d'obsèques	X	X	Jusqu'à 7 500 €					
Aménagement du domicile / véhicule	X	X	10% du capital infirmité avec un maximum de 10 000 €					
Frais médicaux	X	X	50% du montant des frais réels engagés Maximum de 1 000 € par personne et par an					
Frais de recherche et de sauvetage	X	X	10 000 € par Assuré et par Evénement					
Indemnité journalière en cas d'hospitalisation suite à accident	X	X	50 € payables pendant 365 jours au maximum					
Indemnité journalière en cas de coma	X	X	1/365ème du salaire annuel par jour de coma avec un maximum de 80€ par jour et sans pouvoir excéder le capital Décès prévu ci-dessus					
Préjudice esthétique	X	X	Jusqu'à 3 000 €					
Effets personnels	X	X	Jusqu'à 1 000 €					
Indemnité journalière en cas d'incapacité à piloter	X	X	Jusqu'à 400 €					
Assistance	X	Panne, Météo, Maladie, Accident de santé, Décès	Panne, Météo, Maladie, Accident de santé, Décès + Conciergerie d'étape					

*L'adhésion à ces garanties n'est possible que pour les adhérents aux garanties Objectif BIA et Pilote.

Les conditions et limites des garanties sont exposées, de manière résumée, dans le Document d'information normalisé sur le produit d'assurance et, de manière détaillée, dans la Notice d'information, les Conditions Particulières et Conditions Générales. Ces documents sont disponibles sur le site de la FFA.

Les montants indiqués ci-dessus sont des plafonds d'indemnisation maximum.

Mentions légales

Les contrats sont des contrats d'assurance collective souscrits :

- par : FEDERATION FRANÇAISE AERONAUTIQUE, Association reconnue d'utilité publique, déclarée à la Préfecture de Paris, 155 Avenue de Wagram 75017 Paris, ORIAS 07 030 541 ;
- auprès de :
 - o TOKIO MARINE EUROPE S.A., société membre du Groupe Tokio Marine HCC (ci-après « l'Assureur ») au capital social de 1 000 000 USD, agréée par le Ministre des Finances du Luxembourg et contrôlée par le Commissariat aux Assurances (CAA), enregistrée au Registre de commerce et des sociétés du Luxembourg sous le No. B221975 et dont le siège social est situé au 33 rue Sainte Zithe, L2763, Luxembourg. Succursale en France : Tokio Marine Europe S.A. située au 6-8 boulevard Haussmann 75441 Paris Cedex 09, enregistrée au RCS de Paris sous le n° B 843 295 221 et agissant en conformité avec les règles françaises du code des assurances, entreprise régie par le Code des assurances.
 - o MUTUAIDE ASSISTANCE, 126 rue de la Piazza, 93160 Noisy le Grand CEDEX SA au capital de 12 558 240€ - Entreprise régie par le Code des Assurances Soumise au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudenciel de Résolution – 4 Place de Budapest CS 92459, 75436 Paris Cedex 09 - RCS Bobigny 383 974 086 - TVA FR 31 383 974 086.
- par l'intermédiaire de : SAM, SAS au capital de 100 000 €, 105 rue Jules Guesde CS 60165 92532 Levallois Perret Cedex, RCS Nanterre 523 543 445, ORIAS 10 058 127.

Les contrats sont distribués par la FFA en qualité de Mandataire d'intermédiaire d'assurance de SAM. La FFA et SAM sont immatriculés auprès de l'ORIAS (www.orias.fr). Au titre du présent contrat, la FFA est rémunérée par une commission déjà incluse dans la prime d'assurance payée par l'adhérent.

Ref : FICAPILOTE202010

Autorité de contrôle

Autorité de Contrôle Prudenciel et de Résolution située au 4 Place de Budapest CS 92459 75436 PARIS CEDEX 09.

Renonciation

En cas de vente à distance, conformément à l'article L.112-2-1 du Code des assurances, un délai de renonciation de quatorze (14) jours calendaires révolus s'applique en cas de vente à distance. Ce délai commence à courir à compter de la date de conclusion de l'adhésion (ou à compter du jour où l'intéressé reçoit les conditions contractuelles si cette dernière date est postérieure à celle où l'adhésion est conclue).

La demande de résiliation par l'Assuré doit être adressée à la FFA à **Assurance FFA, 155 Avenue de Wagram 75017 Paris**.

Réclamations

En vue du traitement d'éventuels différends, vous pouvez adresser votre réclamation par courrier à l'adresse suivante : **Service réclamation TSA 54321 92308 Levallois-Perret Cedex**. En cas de désaccord, un recours auprès du Médiateur de l'assurance sera possible auprès : **La Médiation de l'assurance TSA 50110 75441 Paris Cedex 09** www.mediation-assurance.org

SAM s'engage à accuser réception de la réclamation dans les dix (10) jours ouvrables suivant la date de réception (sauf si la réponse à la réclamation est apportée dans ce délai) et à apporter une réponse à la réclamation au maximum dans les deux (2) mois suivant sa date de réception (sauf circonstances particulières dont l'Assuré est alors tenu informé).

Droit et langue

Le contrat est soumis au droit français et la langue du contrat est la langue française.

Assurance Individuelle Accident



Document d'information sur le produit d'assurance

Compagnie : Tokio Marine HCC. Tokio Marine HCC est le nom commercial de Tokio Marine Europe S.A., société membre du Groupe Tokio Marine HCC. Tokio Marine Europe S.A. est agréée par le Ministre des Finances du Luxembourg et contrôlée par le Commissariat aux Assurances (CAA). Enregistrée au Registre de commerce et des sociétés du Luxembourg sous le No. B221975, son siège social est situé au 33 rue Sainte Zithe, L2763, Luxembourg. Capital social de 1 000 000 USD. Tokio Marine Europe S.A. (succursale en France) 6-8 Boulevard Haussmann, 75441 Paris Cedex 09, est enregistrée au RCS de Paris sous le No B 843 295 221, TVA FR 60 843 295 221, agissant en conformité avec les règles françaises du Code des assurances, entreprise régie par le Code des assurances.

Produit : Individuelle Accident FFA - Pilote

Ce document d'information vous présente un résumé des principales garanties et exclusions du produit et ne prend pas en compte vos besoins et demandes spécifiques. Vous trouverez l'information complète sur ce produit dans la documentation précontractuelle et contractuelle. En particulier, le montant des indemnités correspond aux sommes convenues entre l'assureur et le souscripteur du contrat et détaillées au Conditions Particulières.

De quel type d'assurance s'agit-il ?

La présente assurance est un contrat d'assurance collective à adhésion facultative spécialement conçue pour les besoins des licenciés de la Fédération Française Aéronautique en cas d'accident survenant l'occasion de la pratique aéronautique.



Qu'est-ce qui est assuré ?

LES GARANTIES SYSTÉMATIQUEMENT PRÉVUES SONT LES SUIVANTES :

- ✓ Sont assurés suite à un accident survenant dans le cadre d'une activité garantie :
 - **Toutes les formules :**
 - ✓ le décès
 - ✓ l'infirmité permanente, partielle ou totale
 - **Exclusif aux Formules Plus A, B, C, D, E, F :**
 - ✓ le décès ou l'infirmité permanente des passagers
 - ✓ les frais d'obsèques
 - ✓ l'aménagement du domicile et/ou du véhicule
 - ✓ les frais médicaux
 - ✓ les frais de recherche et de sauvetage
 - ✓ des indemnités journalières en cas d'hospitalisation
 - ✓ des indemnités journalières en cas de coma
 - ✓ le préjudice esthétique permanent
 - ✓ les effets personnels
 - ✓ des indemnités journalières en cas d'incapacité de piloter
- ✓ Il y a infirmité permanente lorsque le potentiel physique est diminué de manière durable à la suite d'un accident.
- ✓ En cas d'infirmité, le calcul de l'indemnité est déterminé en fonction du barème des accidents du travail de la Sécurité sociale.
- ✓ La personne assurée est l'adhérent.
- ✓ Les bénéficiaires des garanties sont :
 - ✓ en cas de décès : la personne désignée en qualité de bénéficiaire ou, à défaut, dans l'ordre : son conjoint ou partenaire de PACS non séparé ni divorcé, ou ses enfants nés ou à naître, vivants ou représentés, ou ses héritiers.
 - ✓ en cas d'infirmité permanente partielle ou totale : l'adhérent.



Qu'est-ce qui n'est pas assuré ?

- ✗ Tout événement survenant lors de la pratique d'activités non statutaires de la FFA sauf lorsque les appareils utilisés sont la propriété de ou exploités par un club membre de la FFA
- ✗ Le décès et l'infirmité permanente non accidentels
- ✗ la maladie sauf lorsqu'elle est consécutive à un accident
- ✗ Formules Objectif BIA et Pilote : ce qui est assuré à titre exclusif par les formules Plus (A, B, C, D, E, F)



Y a-t-il des exclusions à la couverture ?

LES PRINCIPALES EXCLUSIONS DU CONTRAT SONT :

- ! Toutes les garanties (hors formules Jeunes Ailes, Objectif BIA et Pilote) :
 - ! Le fait intentionnel ou dolosif de l'assuré
 - ! Le suicide ou tentative de suicide de l'assuré
 - ! les accidents survenant lorsque l'assuré est sous l'emprise d'un état alcoolique supérieur au taux maximum autorisé
- ! Garanties Indemnité journalière en cas d'hospitalisation :
 - ! Les traitements à but esthétique, d'amaigrissement, de rajeunissement, de rééducation qui ne serait ni fonctionnelle ni motrice
 - ! les séjours dans les établissements psychiatriques
- ! Garanties Effets personnels :
 - ! les papiers d'identité
 - ! les prothèses dentaires, optiques ou autres, les lunettes
 - ! les téléphones portables,
 - ! le matériels audio-visuels, les appareils photos, les appareils vidéo ou hifi.

Assistance

Document d'information sur le produit d'assurance



Compagnie : MUTUAIDE ASSISTANCE, 126 rue de la Piazza, 93160 Noisy le Grand CEDEX SA au capital de 12 558 240€ - Entreprise régie par le Code des Assurances Soumise au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel de Résolution – 4 Place de Budapest CS 92459, 75436 Paris Cedex 09 - RCS Bobigny 383 974 086 - TVA FR 31 383 974 086.

Produit : Assistance FFA - Pilote

Ce document d'information vous présente un résumé des principales garanties et exclusions du produit et ne prend pas en compte vos besoins et demandes spécifiques. Vous trouverez l'information complète sur ce produit dans la documentation précontractuelle et contractuelle.

De quel type d'assurance s'agit-il ?

La présente garantie d'assistance est un contrat d'assurance collective à adhésion facultative spécialement conçue pour les besoins des licenciés de la Fédération Française Aéronautique en cas d'incident survenant l'occasion de la pratique aéronautique.



Qu'est-ce qui est assuré ?

LES GARANTIES SYSTÉMATIQUEMENT PRÉVUES SONT LES SUIVANTES :

- ✓ Sont assurées les interruptions de vol non prévues survenant dans le cadre d'une activité garantie et consécutives à :
 - ✓ une panne ou un accident matériel de l'appareil, ou
 - ✓ de mauvaises conditions météo, ou
 - ✓ une maladie, un accident de santé ou le décès de l'Assuré.
- ✓ L'assureur organise et prend alors en charge les prestations suivantes :
 - **Formules Objectif BIA, Pilote :**
 - ✓ le transport de pré et post acheminement à la gare ou l'aéroport
 - ✓ le retour en train 1ère classe ou avion pour maximum 5 personnes
 - ✓ l'hébergement pour tous si le retour n'est pas possible avant le lendemain
 - ✓ un billet aller simple pour le pilote afin d'aller rechercher l'avion ainsi que les frais de transport de pré et post acheminement à la gare ou l'aéroport
 - ✓ un billet A/R pour un mécanicien si l'immobilisation est due à une panne. Les frais de nourriture, d'hébergement et de salaire du mécanicien restent à la charge de l'Assuré
 - **Exclusif aux Formules Plus (A, B, C, D, E, F) :**
 - ✓ le rapatriement médical,
 - ✓ le pilote de remplacement,
 - ✓ la visite d'un proche en cas d'hospitalisation,
 - ✓ les frais médicaux à l'étranger,
 - ✓ le rapatriement du corps,
 - ✓ le retour anticipé en cas de décès ou d'hospitalisation,
 - ✓ le soutien psychologique.
- ✓ La personne assurée est l'adhérent et les passagers, dans la limite de 4, voyageant à bord d'un appareil piloté par l'adhérent.
- ✓ L'assureur propose également une solution de concierging pour les adhérents à la garantie FFA Plus.



Qu'est-ce qui n'est pas assuré ?

- ✗ Tout événement survenant lors de la pratique d'activités non statutaires de la FFA sauf lorsque les appareils utilisés sont la propriété de ou exploités par un club membre de la FFA ;
- ✗ Les prestations organisées par l'assuré sans l'accord de l'assureur.
- ✗ Formules Objectif BIA et Pilote : ce qui est assuré à titre exclusif par les formules Plus (A, B, C, D, E, F)



Y a-t-il des exclusions à la couverture ?

LES PRINCIPALES EXCLUSIONS DU CONTRAT SONT :

- ! Les événements survenant au-delà du 90ème jour de déplacement ;
- ! L'ivresse caractérisée par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur supérieur à 0.50, l'usage de stupéfiant ou drogues non prescrits médicalement ;
- ! Les affections ou lésions bénignes qui peuvent être traitées sur place et/ou qui n'empêchent pas l'assuré de poursuivre son voyage.

ANNEXE 6 : Assurance individuelle accident / Assistance du FI



FICHE D'INFORMATION ET DE CONSEIL

Vous êtes licenciés de la Fédération Française Aéronautique (FFA) en tant qu'instructeur - examinateur et vous souhaitez bénéficier de garanties d'assurance afin de vous protéger ainsi que vos proches lors de la pratique de votre activité. La FFA vous propose les garanties suivantes :

Garanties proposées :

Formule		ESSENTIELLE	FORTEMENT CONSEILLÉE
Cotisation TTC / adhésion / an		FIFE IA 34 €	FIFE RC 98 €
Décès / Infirmité	Instructeur – Examineur	30 000 €	X
	Forfait Famille	+ 10 % du capital décès ou de l'indemnité d'infirmité	X
Participation aux frais d'obsèques		Jusqu'à 7 500 €	X
Aménagement du domicile / véhicule		10% du capital infirmité avec un maximum de 10 000 €	X
Frais médicaux		50% du montant des frais réels engagés Maximum de 1 000 € par personne et par an	X
Frais de recherche et de sauvetage		10 000 € par Assuré et par Événement	X
Indemnité journalière en cas d'hospitalisation suite à accident		50 € payables pendant 365 jours au maximum	X
Indemnité journalière en cas de coma		1/365ème du salaire annuel par jour de coma avec un maximum de 80€ par jour et sans pouvoir excéder le capital Décès prévu ci-dessus	X
Préjudice esthétique		Jusqu'à 3 000 €	X
Effets personnels		Jusqu'à 1 000 €	X
Indemnité journalière en cas d'Incapacité à piloter		Jusqu'à 300 €	X
Assistance		Panne, Météo, Maladie, Accident de santé, Décès + Conciergerie d'étape	X
Responsabilité Civile		X	Jusqu'à 4 500 000 € / Accident et 9 000 000 € / Année d'assurance

Les conditions et limites des garanties sont exposées, de manière résumée, dans le Document d'information normalisé sur le produit d'assurance et, de manière détaillée, dans la Notice d'information, les Conditions Particulières et Conditions Générales. Ces documents sont disponibles sur le site de la FFA.

Les montants indiqués ci-dessus sont des plafonds d'indemnisation maximum.

Mentions légales

Les contrats sont des contrats d'assurance collective souscrits :

- par : FEDERATION FRANÇAISE AERONAUTIQUE, Association reconnue d'utilité publique, déclarée à la Préfecture de Paris, 155 Avenue de Wagram 75017 Paris, ORIAS 07 030 541 ;
- auprès de :
 - o TOKIO MARINE EUROPE S.A., société membre du Groupe Tokio Marine HCC (ci-après « l'Assureur ») au capital social de 1 000 000 USD, agréée par le Ministre des Finances du Luxembourg et contrôlée par le Commissariat aux Assurances (CAA), enregistrée au Registre de commerce et des sociétés du Luxembourg sous le No. B221975 et dont le siège social est situé au 33 rue Sainte Zithe, L2763, Luxembourg. Succursale en France : Tokio Marine Europe S.A. située au 6-8 boulevard Haussmann 75441 Paris Cedex 09, enregistrée au RCS de Paris sous le n° B 843 295 221 et agissant en conformité avec les règles françaises du code des assurances, entreprise régie par le Code des assurances.
 - o MUTUAIDE ASSISTANCE, 126 rue de la Piazza, 93160 Noisy le Grand CEDEX SA au capital de 12 558 240€ - Entreprise régie par le Code des Assurances Soumise au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudential de Résolution – 4 Place de Budapest CS 92459, 75436 Paris Cedex 09 - RCS Bobigny 383 974 086 - TVA FR 31 383 974 086.
 - o LA REUNION AERIENNE, SAS au capital de 1 000 000 €, 9 rue Rougemont 75009 PARIS, RCS Nanterre 815 336 672.
- par l'intermédiaire de : SAM, SAS au capital de 100 000 €, 105 rue Jules Guesde CS 60165 92532 Levallois Perret Cedex, RCS Nanterre 523 543 445, ORIAS 10 058 127.

Les contrats sont distribués par la FFA en qualité de Mandataire d'intermédiaire d'assurance de SAM. La FFA et SAM sont immatriculés auprès de l'ORIAS (www.orias.fr). Au titre du présent contrat, la FFA est rémunérée par une commission déjà incluse dans la prime d'assurance payée par l'adhérent.

Ref : FICAFIFE2012010

Autorité de contrôle

Autorité de Contrôle Prudential et de Résolution située au 4 Place de Budapest CS 92459 75436 PARIS CEDEX 09.

Renonciation

En cas de vente à distance, conformément à l'article L.112-2-1 du Code des assurances, un délai de renonciation de quatorze (14) jours calendaires révolus s'applique en cas de vente à distance. Ce délai commence à courir à compter de la date de conclusion de l'adhésion (ou à compter du jour où l'intéressé reçoit les conditions contractuelles si cette dernière date est postérieure à celle où l'adhésion est conclue).

La demande de résiliation par l'Assuré doit être adressée à la FFA à **Assurance FFA, 155 Avenue de Wagram 75017 Paris.**

Réclamations

En vue du traitement d'éventuels différends, vous pouvez adresser votre réclamation par courrier à l'adresse suivante : **Service réclamation TSA 54321 92308 Levallois-Perret Cedex.** En cas de désaccord, un recours auprès du Médiateur de l'assurance sera possible auprès : **La Médiation de l'assurance TSA 50110 75441 Paris Cedex 09** www.mediation-assurance.org

SAM s'engage à accuser réception de la réclamation dans les dix (10) jours ouvrables suivant la date de réception (sauf si la réponse à la réclamation est apportée dans ce délai) et à apporter une réponse à la réclamation au maximum dans les deux (2) mois suivant sa date de réception (sauf circonstances particulières dont l'Assuré est alors tenu informé).

Droit et langue

Le contrat est soumis au droit français et la langue du contrat est la langue française.

Assurance Individuelle Accident

Document d'information sur le produit d'assurance



Compagnie : Tokio Marine HCC. Tokio Marine HCC est le nom commercial de Tokio Marine Europe S.A., société membre du Groupe Tokio Marine HCC. Tokio Marine Europe S.A. est agréée par le Ministre des Finances du Luxembourg et contrôlée par le Commissariat aux Assurances (CAA). Enregistrée au Registre de commerce et des sociétés du Luxembourg sous le No. B221975, son siège social est situé au 33 rue Sainte Zithe, L2763, Luxembourg. Capital social de 1 000 000 USD. Tokio Marine Europe S.A. (succursale en France) 6-8 Boulevard Haussmann, 75441 Paris Cedex 09, est enregistrée au RCS de Paris sous le No B 843 295 221, TVA FR 60 843 295 221, a gissant en conformité avec les règles françaises du Code des assurances, entreprise régie par le Code des assurances.

Produit : Individuelle Accident FFA - FIFE

Ce document d'information vous présente un résumé des principales garanties et exclusions du produit et ne prend pas en compte vos besoins et demandes spécifiques. Vous trouverez l'information complète sur ce produit dans la documentation précontractuelle et contractuelle. En particulier, le montant des indemnités correspond aux sommes convenues entre l'assureur et le souscripteur du contrat et détaillées aux Conditions Particulières.

De quel type d'assurance s'agit-il ?

La présente assurance est un contrat d'assurance collective à adhésion facultative spécialement conçue pour les besoins des licenciés de la Fédération Française Aéronautique en cas d'accident survenant l'occasion de la pratique aéronautique.



Qu'est-ce qui est assuré ?

LES GARANTIES SYSTÉMATIQUEMENT PRÉVUES SONT LES SUIVANTES :

- ✓ Sont assurés suite à un accident survenant dans le cadre d'une activité garantie :
 - ✓ le décès
 - ✓ l'infirmité permanente, partielle ou totale
 - ✓ le décès ou l'infirmité permanente des passagers
 - ✓ les frais d'obsèques
 - ✓ l'aménagement du domicile et/ou du véhicule
 - ✓ les frais médicaux
 - ✓ les frais de recherche et de sauvetage
 - ✓ des indemnités journalières en cas d'hospitalisation
 - ✓ des indemnités journalières en cas de coma
 - ✓ le préjudice esthétique permanent
 - ✓ les effets personnels
 - ✓ des indemnités journalières en cas d'incapacité de piloter
- ✓ Il y a infirmité permanente lorsque le potentiel physique est diminué de manière durable à la suite d'un accident.
- ✓ En cas d'infirmité, le calcul de l'indemnité est déterminé en fonction du barème des accidents du travail de la Sécurité sociale.
- ✓ La personne assurée est l'adhérent.
- ✓ Les bénéficiaires des garanties sont :
 - ✓ en cas de décès : la personne désignée en qualité de bénéficiaire ou, à défaut, dans l'ordre : son conjoint ou partenaire de PACS non séparé ni divorcé, ou ses enfants nés ou à naître, vivants ou représentés, ou ses héritiers.
 - ✓ en cas d'infirmité permanente partielle ou totale : l'adhérent.



Qu'est-ce qui n'est pas assuré ?

- ✗ Tout événement survenant lors de la pratique d'activités non statutaires de la FFA sauf lorsque les appareils utilisés sont la propriété de ou exploités par un club membre de la FFA
- ✗ Le décès et l'infirmité permanente non accidentels
- ✗ la maladie sauf lorsqu'elle est consécutive à un accident



Y a-t-il des exclusions à la couverture ?

LES PRINCIPALES EXCLUSIONS DU CONTRAT SONT :

- ! Toutes les garanties (hors formules Jeunes Ailes, Objectif BIA et Pilote) :
 - ! Le fait intentionnel ou dolosif de l'assuré
 - ! Le suicide ou tentative de suicide de l'assuré
 - ! les accidents survenant lorsque l'assuré est sous l'emprise d'un état alcoolique supérieur au taux maximum autorisé
- ! Garanties Indemnité journalière en cas d'hospitalisation :
 - ! Les traitements à but esthétique, d'amaigrissement, de rajeunissement, de rééducation qui ne serait ni fonctionnelle ni motrice
 - ! les séjours dans les établissements psychiatriques
- ! Garanties Effets personnels :
 - ! les papiers d'identité
 - ! les prothèses dentaires, optiques ou autres, les lunettes
 - ! les téléphones portables,
 - ! le matériels audio-visuels, les appareils photos, les appareils vidéo ou hifi.

Assistance

Document d'information sur le produit d'assurance



Compagnie : MUTUAIDE ASSISTANCE, 8126 rue de la Piazza, 93160 Noisy le Grand CEDEX SA au capital de 12 558 240€ - Entreprise régie par le Code des Assurances Soumise au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel de Résolution – 4 Place de Budapest CS 92459, 75436 Paris Cedex 09 - RCS Bobigny 383 974 086 - TVA FR 31 383 974 086.

Produit : Assistance FFA - FIFE

Ce document d'information vous présente un résumé des principales garanties et exclusions du produit et ne prend pas en compte vos besoins et demandes spécifiques. Vous trouverez l'information complète sur ce produit dans la documentation précontractuelle et contractuelle.

De quel type d'assurance s'agit-il ?

La présente garantie d'assistance est un contrat d'assurance collective à adhésion facultative spécialement conçue pour les besoins des licenciés de la Fédération Française Aéronautique en cas d'incident survenant l'occasion de la pratique aéronautique.



Qu'est-ce qui est assuré ?

LES GARANTIES SYSTÉMATIQUEMENT PRÉVUES SONT LES SUIVANTES :

- ✓ Sont assurées les interruptions de vol non prévues survenant dans le cadre d'une activité garantie et consécutives à :
 - ✓ une panne ou un accident matériel de l'appareil, ou
 - ✓ de mauvaises conditions météo, ou
 - ✓ une maladie, un accident de santé ou le décès de l'Assuré.
- ✓ L'assureur organise et prend alors en charge les prestations suivantes :
 - ✓ le transport de pré et post acheminement à la gare ou l'aéroport
 - ✓ le retour en train 1ère classe ou avion pour maximum 5 personnes
 - ✓ l'hébergement pour tous si le retour n'est pas possible avant le lendemain
 - ✓ un billet aller simple pour le pilote afin d'aller rechercher l'avion ainsi que les frais de transport de pré et post acheminement à la gare ou l'aéroport
 - ✓ un billet A/R pour un mécanicien si l'immobilisation est due à une panne. Les frais de nourriture, d'hébergement et de salaire du mécanicien restent à la charge de l'Assuré
 - ✓ le rapatriement médical,
 - ✓ le pilote de remplacement,
 - ✓ la visite d'un proche en cas d'hospitalisation,
 - ✓ les frais médicaux à l'étranger,
 - ✓ le rapatriement du corps,
 - ✓ le retour anticipé en cas de décès ou d'hospitalisation,
 - ✓ le soutien psychologique.
- ✓ La personne assurée est l'adhérent et les passagers, dans la limite de 4, voyageant à bord d'un appareil piloté par l'adhérent.
- ✓ L'assureur propose également une solution de concierging pour les adhérents à la garantie FIFE.



Qu'est-ce qui n'est pas assuré ?

- ✗ Tout événement survenant lors de la pratique d'activités non statutaires de la FFA sauf lorsque les appareils utilisés sont la propriété de ou exploités par un club membre de la FFA ;
- ✗ Les prestations organisées par l'assuré sans l'accord de l'assureur.



Y a-t-il des exclusions à la couverture ?

LES PRINCIPALES EXCLUSIONS DU CONTRAT SONT :

- ! Les événements survenant au-delà du 90ème jour de déplacement ;
- ! L'ivresse caractérisée par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur supérieur à 0.50, l'usage de stupéfiant ou drogues non prescrits médicalement ;
- ! Les affections ou lésions bénignes qui peuvent être traitées sur place et/ou qui n'empêchent pas l'assuré de poursuivre son voyage.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION.....	6
<i>PARTIE I : LA RESPONSABILITE DE L'AEROCLUB A L'EGARD DES MEMBRES</i>	<i>17</i>
CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS DE LA RESPONSABILITE	17
Section 1 : Le manquement à une obligation contractuelle	17
I. L'obligation contractuelle de l'aéroclub : une obligation de sécurité de moyen.....	17
II. Les autres obligations de l'aéroclub	21
A. L'obligation d'assurance.....	21
1) L'assurance Responsabilité civile des aéronefs	21
2) L'assurance Responsabilité Civile organisateur de manifestation aérienne	22
B. L'obligation de mettre à disposition un aéronef en bon état de navigabilité	23
C. L'obligation de vérifier les titres et qualifications du pilote.....	27
D. L'obligation d'accompagnement d'un pilote débutant.....	28
E. L'obligation d'information de la possibilité de souscrire à une assurance individuelle ..	30
Section 2 : Le dommage et le lien de causalité	31
I. Le dommage	31
II. Le lien de causalité.....	32
Section 3 : L'aménagement de la responsabilité : l'existence des clauses	33
I. Les clauses préventives.....	33
II. Les clauses exonératoires et limitatives de responsabilité	35
CHAPITRE 2 : LA RESPONSABILITE DU DIRIGEANT ET DE L'INSTRUCTEUR.....	37
Section 1 : Le dirigeant de l'aéroclub	37
I. La responsabilité du dirigeant.....	37
II. Les assurances de l'aéroclub et son dirigeant.....	39
A. Les assurances du dirigeant	39
B. Les assurances de l'aéroclub	40
Section 2 : La formation aéronautique	41
I. La responsabilité lors des formations	41
A. L'organisme de formation déclaré	41
B. La responsabilité à l'égard de l'élève pilote	43
II. Les assurances aériennes.....	46
A. Les assurances communes à l'élève pilote et l'instructeur	46
1) L'assurance responsabilité civile	46
2) L'assurance Individuelle Accident / Assistance	46

3) Garantie protection juridique.....	48
B. Les assurances spécifiques à l'instructeur.....	48
1) Garantie responsabilité civile personnelle « FI-FE ».....	48
2) Garantie individuelle accident « Spéciale FI-FE ».....	49
C. Les assurances de l'aéroclub.....	50
1) L'assurance corps.....	50
2) Garantie responsabilité civile pour l'activité aéronautique traditionnelle.....	51
PARTIE 2 : LA RESPONSABILITE DE L'AEROCLUB VIS-A-VIS DES NON-MEMBRES.....	54
CHAPITRE 1 : LES PASSAGERS TRANSPORTES A TITRE ONEREUX : UNE RESPONSABILITE CONTRACTUELLE	54
.....	54
Section 1 : Le baptême de l'air.....	54
I. Qu'est-ce qu'un baptême de l'air ?.....	54
II. La question de la qualification en tant que contrat de transport.....	56
A. L'aéronef comme moyen de transport.....	57
B. Le déplacement de passager comme objet du vol.....	58
1) La notion de vol circulaire.....	58
2) Les opérations de « non-transport ».....	59
3) La qualification de transport aérien.....	60
Section 2 : Le régime applicable au transporteur aérien.....	62
I. La Convention de Varsovie applicable aux aéroclubs (<i>Code des transports / Convention de Varsovie amendé</i>).....	62
II. Les conditions de mises en œuvre de la limite de responsabilité.....	65
CHAPITRE 2 : LES TIERS TRANSPORTES A TITRE GRATUIT : UNE RESPONSABILITE DELICTUELLE	68
Section 1 : La jurisprudence de principe de la Cour de cassation : arrêt du 27 février 2007.....	68
I. Le rejet de la responsabilité du fait d'autrui.....	68
A. Le lien de préposition.....	69
B. L'existence d'une faute.....	70
II. La responsabilité du fait des choses : distinction entre garde de la structure et garde du comportement.....	71
Section 2 : Le système du partage de frais : le co-avionnage.....	73
CHAPITRE 3 : LES TIERS ET LES MANIFESTATIONS AERIENNES	76
Section 1 : Les tiers à la surface.....	76
Section 2 : Les manifestations aériennes.....	79
CONCLUSION.....	84

BIBLIOGRAPHIE	86
ANNEXES.....	91
ANNEXE 1 : FORMULAIRE POUR LES MANIFESTATIONS AERIENNES	92
ANNEXE 2 : FORMULAIRE DE DECLARATION DTO.....	100
ANNEXE 3 : PART DTO REGLEMENT AIRCREW.....	104
ANNEXE 4 : PARTIE DTO.GEN.115 DU REGLEMENT EUROPEEN 2018/1119.....	108
ANNEXE 5 : ASSURANCE INDIVIDUELLE ACCIDENT / ASSISTANCE	109
ANNEXE 6 : ASSURANCE INDIVIDUELLE ACCIDENT / ASSISTANCE DU FI.....	112
TABLE DES MATIERES	115

RESUME

Les aéroclubs sont omniprésents dans l'environnement aéronautique français. Associations à but non lucratif créées afin de promouvoir la pratique de l'aviation légère, l'aéroclub dispose en conséquence de peu de moyens.

Du fait du caractère à risque de l'aviation, des accidents peuvent arriver représentant des conséquences lourdes tant sur le plan humain que financier. Il est donc primordial de connaître les cas dans lesquels l'aéroclub pourra voir sa responsabilité engagée. L'aéroclub pourra voir sa responsabilité mise en jeu à l'égard de ses membres mais également à l'égard des non-membres.

MOTS CLES

Responsabilité des aéroclubs ; obligations des aéroclubs ; aviation légère ; manifestation aérienne ; assurances aéroclubs ; transport à titre onéreux ; baptême de l'air ; transport à titre gratuit.

SUMMARY

Aeroclubs are omnipresent in the French aeronautical environment. As non-profit associations created to promote the practice of light aviation, the aeroclub has few resources at its disposal.

Because of the risky nature of aviation, accidents can happen with heavy consequences both in human and financial terms. It is therefore essential to know the cases in which the flying club may be held liable. The flying club may be held liable not only to its members but also to non-members.

KEYWORDS

Liability of flying clubs ; obligations of flying clubs ; light aviation ; aerial events ; flying club insurance ; transport for payment ; first flight ; transport free of charge.