



Connaissances de base aéronautiques

BRANCHE 010 DROIT AERIEN

Edition 4 - Juillet 2008

Avec le présent support didactique, vous recevez un ouvrage vous apportant les connaissances de base sur ce domaine spécifique de l'aviation. L'auteur a traité le thème de manière globale, et transmet ainsi les notions théoriques fondamentales pour d'autres activités aéronautiques, pour lesquelles ces connaissances spécialisées sont requises.

Le choix des thèmes correspond au programme de la formation théorique, tel que fixé par les autorités aéronautiques européennes JAA pour les aéronefs à voilures fixes et à voilures tournantes. En outre, les prescriptions nationales sont prises en compte pour la formation des pilotes de ballon.

Auteur: Prof. Dr. iur. Roland Müller
Avocat/instructeur de vol
Professeur de droit privé, économique et aérien à l'Université de St. Gall
CH-9422 Staad/SG
www.advocat.ch



La fédération suisse de vol à moteur a participé au financement de la traduction française.

maison d'édition : BAK-Lehrmittelverlag
c/o Famo AG
Schulhausstrasse 7
CH-6055 Alpnach Dorf
Phone +41 (0)41 672 91 72
Fax +41 (0)41 672 91 70
Email lehrmittel@famo.ch



ISBN 978-3-905036-57-2

TABLE DES MATIÈRES**1. Généralités**

1.1	Introduction	1 - 1 Page	1
1.2	Recommandations pour l'apprentissage	1 - 2 Page	1
1.3	Explication des icônes	1 - 3 Page	1
1.4	Textes de lois	1 - 4 Page	1
1.5	Indications bibliographiques	1 - 5 Page	1

2. Droit aérien international

2.1	Introduction	2 - 1 Page	1
2.1.1	L'espace aérien et la souveraineté aérienne	2 - 1 Page	1
2.1.2	La hiérarchie internationale des normes	2 - 1 Page	1
2.1.3	Les autorités aéronautiques : aperçu	2 - 1 Page	2
2.1.4	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	2 - 1 Page	2
2.1.5	Les libertés dans le transport aérien	2 - 1 Page	3
2.2	Aperçu chronologique	2 - 2 Page	1
2.2.1	Accords internationaux avec caractère juridique public	2 - 2 Page	1
2.2.2	Accords dans le droit aérien international privé	2 - 2 Page	3
2.3	La Convention de Chicago	2 - 3 Page	1
2.3.1	Arrière-plan historique	2 - 3 Page	1
2.3.2	Les dispositions les plus importantes	2 - 3 Page	1
2.3.3	L'Organisation de l'aviation civile internationale	2 - 3 Page	4
2.3.4	Questions de contrôle	2 - 3 Page	7
2.4	La Convention de Montréal	2 - 4 Page	1
2.4.1	Signification	2 - 4 Page	1
2.4.2	Les plus importantes dispositions	2 - 4 Page	1
2.4.3	Questions de contrôle	2 - 4 Page	5
2.5	Les Joint Aviation Requirements	2 - 5 Page	1
2.5.1	Origine et signification	2 - 5 Page	1
2.5.2	Les plus importants Joint Aviation Requirements	2 - 5 Page	1
2.5.3	JAR-FCL 1 pour pilotes d'aéronefs à voilure fixe	2 - 5 Page	2
2.5.4	JAR-FCL 2 pour pilotes d'hélicoptères	2 - 5 Page	19
2.5.5	Questions de contrôle	2 - 5 Page	29

3. Droit aérien national

3.1	Introduction	3 - 1 Page	1
3.1.1	Les autorités aéronautiques en Suisse	3 - 1 Page	1
3.1.2	La hiérarchie des normes en Suisse	3 - 1 Page	2
3.1.3	Questions de contrôle	3 - 1 Page	5
3.2	La Loi fédérale sur l'aviation	3 - 2 Page	1
3.2.1	Signification et structure	3 - 2 Page	1
3.2.2	La réglementation de la surveillance et des réclamations	3 - 2 Page	1
3.2.3	Réglementations relatives à l'espace aérien et à la surface terrestre	3 - 2 Page	2
3.2.4	Rapports juridiques résultant de la pratique de l'aviation	3 - 2 Page	5
3.2.5	Dispositions pénales	3 - 2 Page	6
3.2.6	Questions de contrôle	3 - 2 Page	9

TABLE DES MATIÈRES

3.3	L'Ordonnance sur l'aviation	3 - 3 Page	1
3.3.1	Introduction	3 - 3 Page	1
3.3.2	Les dispositions les plus importantes	3 - 3 Page	1
3.3.3	Questions de contrôle	3 - 3 Page	5
3.4	L'Ordonnance sur la navigabilité des aéronefs	3 - 4 Page	1
3.4.1	Introduction	3 - 4 Page	1
3.4.2	Les dispositions les plus importantes	3 - 4 Page	1
3.4.3	Questions de contrôle	3 - 4 Page	7
3.5	Règlement sur les licences du personnel navigant	3 - 5 Page	1
3.5.1	Introduction	3 - 5 Page	1
3.5.2	Dispositions générales	3 - 5 Page	1
3.5.3	Droits du titulaire d'une licence de pilote privé	3 - 5 Page	9
3.5.4	Questions de contrôle	3 - 5 Page	13
3.6	Ordonnance sur les droits et devoirs du commandant	3 - 6 Page	1
3.6.1	Introduction	3 - 6 Page	1
3.6.2	Les dispositions les plus importantes	3 - 6 Page	1
3.6.3	Questions de contrôle	3 - 6 Page	3
3.7	Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique	3 - 7 Page	1
3.7.1	Introduction	3 - 7 Page	1
3.7.2	Les dispositions les plus importantes	3 - 7 Page	1
3.7.3	Questions de contrôle	3 - 7 Page	5
4.	Espace aérien et règles de trafic		
4.1	Introduction	4 - 1 Page	1
4.1.1	Signification	4 - 1 Page	1
4.1.2	Notions	4 - 1 Page	1
4.1.3	Validité des règles de trafic	4 - 1 Page	7
4.1.4	Questions de contrôle	4 - 1 Page	9
4.2	Structure de l'espace aérien	4 - 2 Page	1
4.2.1	Vue d'ensemble	4 - 2 Page	1
4.2.2	Classes d'espace aérien	4 - 2 Page	1
4.2.3	Types d'espace aérien	4 - 2 Page	4
4.2.4	Questions de contrôle	4 - 2 Page	7
4.3	Règles générales de trafic	4 - 3 Page	1
4.3.1	Protection des personnes et des biens	4 - 3 Page	1
4.3.2	Prévention des collisions	4 - 3 Page	3
4.3.3	Questions de contrôle	4 - 3 Page	9
4.4	Signaux	4 - 4 Page	1
4.4.1	Introduction	4 - 4 Page	1
4.4.2	Signaux de détresse et d'urgence	4 - 4 Page	1
4.4.3	Prescriptions pour interception	4 - 4 Page	1
4.4.4	Signaux lumineux	4 - 4 Page	3
4.4.5	Signaux optiques au sol	4 - 4 Page	6
4.4.6	Questions de contrôle	4 - 4 Page	9
4.5	Plan de vol	4 - 5 Page	1
4.5.1	Introduction	4 - 5 Page	1
4.5.2	Données de plan de vol et obligation de plan de vol	4 - 5 Page	1
4.5.3	Questions de contrôle	4 - 5 Page	3

TABLE DES MATIÈRES

4.6	Services de la sécurité aérienne	4 - 6 Page	1
4.6.1	Introduction	4 - 6 Page	1
4.6.2	Service du contrôle de la circulation aérienne	4 - 6 Page	2
4.6.3	Interruption de la liaison radio	4 - 6 Page	2
4.6.4	Questions de contrôle	4 - 6 Page	5
4.7	Règles du vol à vue	4 - 7 Page	1
4.7.1	Introduction	4 - 7 Page	1
4.7.2	Portées visuelles minimales et distances par rapport aux nuages	4 - 7 Page	1
4.7.3	Altitudes de vol minimales	4 - 7 Page	5
4.7.4	Réglage d'altimètre et règle du demi-cercle	4 - 7 Page	6
4.7.5	Limitations des vols VFR et publications	4 - 7 Page	9
4.7.6	Questions de contrôle	4 - 7 Page	11
5. Responsabilité et assurance			
5.1	Introduction	5 - 1 Page	1
5.1.1	Types de responsabilité	5 - 1 Page	1
5.1.2	Rapports contractuels	5 - 1 Page	2
5.1.3	Obligation légale d'assurance	5 - 1 Page	3
5.2	Ordonnance sur le transport aérien	5 - 2 Page	1
5.2.1	Dispositions générales	5 - 2 Page	1
5.2.2	Titre de transport	5 - 2 Page	2
5.2.3	Responsabilité du transporteur aérien	5 - 2 Page	2
5.2.4	Cas particuliers de transport	5 - 2 Page	4
5.2.5	Questions de contrôle	5 - 2 Page	5
5.3	Titre de transport et déclaration de renoncement	5 - 3 Page	1
5.3.1	Titre de transport	5 - 3 Page	1
5.3.2	Déclaration de renoncement	5 - 3 Page	3
6. Abréviations, index et solutions			
6.1	Abréviations	6 - 1 Page	1
6.2	Index alphabétique juridique	6 - 2 Page	1
6.3	Index alphabétique des mots-clé	6 - 3 Page	1
6.4	Feuilles de réponses et solutions	6 - 4 Page	1
6.4.1	Feuilles de réponses	6 - 4 Page	1
6.4.2	Solutions	6 - 4 Page	4

CHAPITRE 1

1. Généralités

1.1 Introduction

Les aéronefs permettent de survoler très rapidement non seulement les frontières nationales, mais aussi les fuseaux horaires. Afin d'éviter les collisions malgré la densité du trafic aérien actuel, tout en entravant aussi peu que possible les transports commerciaux de passagers, il est nécessaire d'adopter des réglementations qui, en principe, puissent être acceptées partout dans le monde. Contrairement au droit de la circulation routière par exemple, le droit aérien ne peut seulement consister en dispositions figurant dans une loi unique, ainsi qu'en une ordonnance d'exécution connexe. De fait, le droit aérien helvétique englobe autant des dispositions directement fondées sur la *législation nationale* que des dispositions découlant d'*accords supranationaux*, lesquels peuvent même parfois prendre le pas sur le droit national. Ce sont surtout les prescriptions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et les réglementations européennes dans les Joint Aviation Requirements (JAR), qui revêtent une grande importance. De plus, le droit aérien englobe des dispositions de droit tant public que privé, ce qui nécessite de répondre aussi à des questions relatives à la responsabilité et à l'assurance. Par ailleurs, le droit aérien doit être constamment adapté aux innovations techniques, ainsi qu'aux modifications des conditions environnementales. Il est donc difficile, même pour les spécialistes de droit aérien, de conserver une vue d'ensemble de ce domaine juridique en changement permanent, aux plans national et international. Une raison non des moindres ayant poussé à la mise sur pied d'un centre de compétence aéronautique à l'Université de St. Gall (voir www.cfac.ch).

Malgré son ampleur et sa diversité, le droit aérien est d'une extrême importance, ce dont viennent hélas régulièrement attester de nouveaux accidents aériens. Importance illustrée de manière particulièrement radicale lors de collisions entre deux aéronefs, l'un d'eux s'étant trouvé sur un niveau de vol (flight level) non autorisé. Grâce à l'actuelle navigation par satellites, les pilotes peuvent en effet respecter très exactement leurs itinéraires de vol. Pour empêcher malgré tout les collisions sur les lignes très fréquentées, des altitudes de vol très précises sont prescrites (règle dite du demi-cercle). Un manquement à l'altitude de vol prescrite peut se comparer à une circulation à contresens sur l'autoroute. Et les sanctions (amendes, retrait de licence, etc.), en cas de violations du droit aérien en vigueur, sont également lourdes en proportion. Contrairement à ce qui prévaut dans la circulation routière, un pilote est en principe soumis à une surveillance radar continue, par laquelle les infractions relatives aux prescriptions sur l'espace aérien, surtout, sont immédiatement reconnues et punies.

Le droit de l'aéronautique et les procédures connexes de conduite de la circulation aérienne, constituent hors de Suisse également une *matière prescrite pour l'examen théorique*. Cette matière d'examen est encore plus fortement prescrite pour tous les États ayant souscrit à l'accord sur l'aviation civile internationale (la Convention de Chicago). Plus élevé est le niveau de la licence de pilote ambitionnée, et d'autant plus difficiles sont aussi les questions correspondantes en droit aérien. Dans le trafic aérien commercial, les exploitants aériens sont même tenus de par la loi à s'assurer que les pilotes engagés sont au courant des prescriptions et procédures en vigueur. Pour les pilotes privés également, il devrait s'agir là d'une incitation suffisante à ne pas se limiter aux innovations techniques dans l'aviation, mais aussi à s'informer régulièrement des changements intervenant dans le droit aérien. L'Aéro-Club de Suisse (AéCS), dans sa publication périodique *AéroRevue*, apporte des comptes-rendus sur les importantes modifications et nouveautés touchant le droit aérien ; une appartenance comme membre à l'AéCS est donc recommandée.

D'un point de vue juridique, pour les licences de pilotes en Suisse, distinction est faite entre *licences nationales*, *licences OACI* et *licences JAR*. Les exigences pour une licence de pilote nationale sont moindres que pour une licence internationale. Mais avec une licence de pilote privé (PPL) purement nationale, l'accès n'est pas autorisé à toutes les classes d'espace aérien en Suisse. Si un pilote souhaite transformer sa licence nationale en licence OACI, il doit en plus avoir suivi avec succès la formation appropriée en radionavigation et radiotéléphonie (Voice). Et pour passer à la licence JAR, il faut encore connaître les (et satisfaire aux) dispositions des JAA (Joint Aviation Authorities, les autorités aéronautiques européennes réunies), à savoir les JAR (Joint Aviation Requirements) correspondantes. Les États ne reconnaissant pas les licences JAR (par exemple, les USA actuellement) pourront également, à l'avenir, exiger des licences OACI pour le pilotage d'aéronefs enregistrés dans les dits États (par exemple, les avions immatriculés «N»). Le présent ouvrage se fonde donc autant sur le plan d'enseignement actuel de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) relatif à la formation PPL que sur les dispositions JAR correspondantes, pour le Flight Crew Licensing (JAR-FCL).