

Avis de Me Serge CONTI, Avocat de la FFPLUM à l'égard du décret n°2020/1310 du 29 octobre 2020 dans sa version en vigueur au 15 décembre 2020 et concernant, en particulier, les activités aériennes

Que soit gardé à l'esprit en premier lieu le fait que seul importe le texte de loi et en aucun cas les autres commentaires et mêmes avis ministériels. En la circonstance, le texte est clair et ne souffre d'aucune interprétation, floue ou encore générant un risque. C'est donc avec certitude que l'on peut affirmer aujourd'hui que la pratique aéronautique en ULM-peut désormais s'appuyer sur les principes et les règles suivants :

1° Tout commandant de bord d'un ULM peut désormais circuler sur tout le territoire français et en toute liberté.

2° Aucun vol ne peut intervenir entre 20 h et 6 h du matin à l'exception d'un vol professionnel.

Cette exception ne saurait concerner que les aéronefs certifiés autorisés au vol de nuit, ce qui est interdit pour les ULM en tout cas, pour la période d'hiver et de nuit entre 20 h et 6 h du matin.

En revanche, le déplacement entre 20 h et 6 h du matin sera possible pour un professionnel de l'ULM se déplaçant dans son hangar notamment pour des motifs techniques et donc avec attestation.

3° De nombreuses questions ont été posées relativement aux vols de loisirs ainsi qu'aux vols d'instruction.

3.1. La question est donc de savoir si **l'article 1 du décret applicable au 15 décembre 2020** est applicable à tous les pilotes alors que ce texte prescrit - *fermement* - une distanciation physique d'au moins 1 mètre entre deux personnes.

3.2. Le décret du 15 décembre 2020 - pour ce qui concerne les vols hors instruction - n'a prévu aucune disposition aéronautique.

L'article 14 – 3^{ème} paragraphe du décret actualisé prévoit en effet que :

« Les passagers ou groupe de passagers voyageant ensemble veillent à laisser la plus grande distance possible entre eux »,

est une disposition applicable aux seuls « *transports terrestres* » prévus par la Section 3 du décret.

Rien n'a donc été prévu en ce sens pour les voyageurs aériens.

Par voie de conséquence, l'article 1 s'applique aux voyageurs aériens de telle sorte qu'une distance d'un mètre doit séparer le pilote et son passager.

3.3. Pour ce qui concerne l'instruction, la faculté légale en est clairement autorisée même sans respect de la distanciation d'un mètre en application de **l'article 27- II du décret** qui prévoit que :

« lorsque par sa nature même une activité professionnelle quel que soit son lieu d'exercice, ne permet pas de maintenir la distanciation entre le professionnel et le client ou l'usager, le

professionnel concerné met en œuvre les mesures sanitaires de nature à prévenir les risques de propagation du virus ».

Toute instruction aéronautique peut donc reprendre sans discussion possible étant précisé que tout acte d'instruction exécuté par un instructeur quel que soit son régime, est nécessairement professionnel et en tout cas est jugé comme tel par la loi en vertu de l'article 2.2 de la directive 2011/83/UE.

3.4. On voit donc que le seul empêchement qui prévaut à ce jour n'affecte que les déplacements aériens hors instruction et pour autant que la distanciation physique d'un mètre ne puisse être respectée.

C'est ici avec surprise que l'on commentera l'avis de certains audacieux évoquant le soi-disant refus de garantie lié à un non-respect des restrictions dues à la COVID-19. Il est suggéré, à cette fin, que chacun reste dans son domaine et ne s'aventure pas de façon téméraire dans des commentaires dépourvus de sens ou de fondement. Outre, en effet, que les clauses d'exclusion d'assurance doivent être expressément et parfaitement bien visées dans le contrat d'assurance pour prendre effet, il sera noté conformément à une jurisprudence constante, que l'assureur qui invoque une exclusion de garantie doit démontrer que les circonstances, à l'origine de l'exclusion de garantie, sont la cause exclusive du sinistre. (*Cass. 2^{ème} civile 10 mars 2004 – Cass. Com. 13 mai 2014 – Cass. 2^{ème} Civile 02 juillet 2015*).

Ainsi donc, le non-respect de la distanciation de 1 mètre entre le pilote d'un ULM, notamment, et son passager, et hors instruction, ne permettrait certainement pas la mise en jeu d'une clause d'exclusion en cas de sinistre.

En un mot, soit le commandant de bord apporte la preuve qu'une distanciation de un mètre existait entre lui et son passager, soit il pourra encourir une amende de 135 euros si la preuve est apportée par la maréchaussée que la distance légale n'a pas été respectée et sauf à requérir l'indulgence et l'interprétation favorables des textes en s'appuyant notamment sur l'article 27- II du décret susvisé (*visant l'instructeur et l'élève*), et sauf à ce qu'un avenant soit apporté au décret n°2020/1310 du 29 octobre 2020 dans sa version en vigueur au 15 décembre 2020, visé ci-dessus, étendant l'article 14 – 3^{ème} paragraphe du décret visant le transport terrestre, et ainsi appliqué au transport aérien.

Certes, tout pilote pourrait également tenter de justifier une règle non légale mais tolérée et/ou interprétée par l'administration s'agissant de viser la faculté de regroupement accordée aux « *groupes de six personnes d'un même foyer* » ou encore aux « *membres d'une même famille ou les personnes vivant sous le même toit de pouvoir se déplacer ensemble dans un véhicule sans aucun problème, dans la limite du nombre de places autorisées* » principe routier que le pilote d'ULM pourrait évoquer pour tenter de légitimer un vol avec un membre de sa famille. Il faut cependant demeurer circonspect alors que le principe n'est pas une règle légale. Il pourrait être raisonnable d'être prudent dans l'interprétation de cette tolérance informelle.

Note dressée à Paris, le 16 décembre 2020

Serge CONTI – Avocat de la Fédération Française d'ULM
Avocat à la Cour d'Appel de PARIS
Ancien Secrétaire de la Conférence