

**36**

Extrait de l'arrêt de la Cour I  
dans la cause A. contre Office fédéral de l'aviation civile  
A-3431/2014 du 28 novembre 2016

**Loi sur l'aviation civile. Base légale pour prononcer un retrait ou une restriction de licence (hormis les dispositions de droit européen).**

**Art. 60 al. 3 et art. 92 LA. Art. 25 OSAv. Art. 27 RPN.**

**Deux voies cohabitent pour prononcer un retrait ou une restriction de licence: d'une part, l'art. 92 LA qui trouve application pour autant qu'une violation d'une prescription particulière soit constatée et, d'autre part, l'art. 27 al. 1 RPN – adopté sur la base de l'art. 60 al. 3 LA – pour d'autres situations que cette disposition énumère (consid. 5.2.2).**

**Luftfahrtgesetz. Gesetzliche Grundlage für den Entzug oder die Einschränkung einer Fluglizenz (ausgenommen die europarechtlichen).**

**Art. 60 Abs. 3 und Art. 92 LFG. Art. 25 LFV. Art. 27 RFP.**

**Der Entzug oder die Einschränkung einer Fluglizenz kann auf zwei Arten erfolgen: Einerseits in Anwendung von Art. 92 LFG aufgrund einer festgestellten Verletzung besonderer Vorschriften, andererseits aufgrund der in Art. 27 Abs. 1 RFP i.V.m. Art. 60 Abs. 3 LFG aufgezählten weiteren Fälle (E. 5.2.2).**

**Legge federale sulla navigazione aerea. Base legale per pronunciare un ritiro o una limitazione della licenza (escluse le disposizioni di diritto europeo).**

**Art. 60 cpv. 3 e art. 92 LNA. Art. 25 ONA. Art. 27 RPA.**

**Per pronunciare un ritiro o una limitazione della licenza esistono due possibilità parallele: da un lato, l'art. 92 LNA applicabile nella misura in cui venga constatata una violazione di una prescrizione particolare e, dall'altro lato, l'art. 27 cpv. 1 RPA – adottato sulla base dell'art. 60 cpv. 3 LNA – per altre situazioni enumerate da detta disposizione (consid. 5.2.2).**

A. est titulaire d'une licence commerciale de pilote d'hélicoptère depuis 2002 et d'une extension d'atterrissages en montagne avec transport de passagers depuis 2003. Il est également titulaire depuis 1992 d'une licence commerciale de pilote d'avion. Lors d'un vol d'entraînement en montagne, l'appareil piloté par A. est entré en collision avec le glacier qu'il survolait dans un but d'observation et a été détruit.

Par décision du 21 mai 2014, se fondant sur l'article 92 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA, RS 748.0), l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a restreint avec effet immédiat l'extension d'atterrissages en montagne de la licence commerciale de pilote d'hélicoptère de A., en ce qui concerne les vols avec passagers, jusqu'à ce que celui-ci accomplisse un entraînement avec un instructeur de vol. Selon l'office, si une erreur de pilotage ne pouvait pas être reprochée à A., elle ne pouvait non plus être exclue et devait même être clairement envisagée vu les circonstances. L'OFAC était en effet d'avis que A. n'était pas au bénéfice d'un entraînement suffisant en matière de vol de montagne en hélicoptère. Toutefois, vu son expérience et son parcours de pilote, la mesure de restriction a été limitée au vol avec passagers.

Par acte du 20 juin 2014, A. interjette recours devant le Tribunal administratif fédéral à l'encontre de cette décision, concluant à son annulation. En substance, le recourant critique le manque de dialogue de l'OFAC et se plaint d'une violation du principe de proportionnalité (les intérêts visés par la décision peuvent être atteints par une mesure moins incisive). Pour le surplus, le recourant relève des prétendues contradictions dans la décision litigieuse qu'il estime insuffisamment motivée.

*Extrait des considérants:*

## 5.2

**5.2.1** Le Tribunal administratif fédéral ne saurait suivre l'autorité inférieure. En effet l'art. 27 al. 1 let. a de l'ordonnance du DETEC du 25 mars 1975 concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique qui ne sont pas réglementées, ni harmonisées à l'échelon européen (RS 748.222.1, ci-après: RPN) évoque l'hypothèse d'inaptitude physique ou mentale du titulaire (...), ce qui ne saurait bien entendu être le cas de l'espèce, sans quoi il serait incompréhensible que l'autorité inférieure n'ait pas prononcé un retrait de licence.

Cela étant, lors de l'audience d'instruction ainsi que dans sa prise de position consécutive du 9 mars 2016, l'autorité inférieure a également évoqué

l'art. 27 al. 1 let. c RPN selon lequel une restriction ou un retrait de licence serait possible lorsque le titulaire se montre incapable de continuer à exercer l'activité prévue par la licence. Le recourant ne se prononce pas spécifiquement sur cette cause de retrait dans ses observations finales. En revanche, dans le cadre de son exposé au sujet de l'art. 27 al. 1 let. a RPN – dont il réfute à juste titre l'application – il prétend que le RPN dans son intégralité, en qualité d'ordonnance de second rang émanant du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), n'est pas applicable car sa validité et son emprise requièrent une base légale qui en l'espèce est insuffisante. Le Tribunal administratif fédéral ne partage pas cet avis.

**5.2.2** La LA comprend, outre l'art. 92 (...), l'art. 60 al. 3 lequel délègue au Conseil fédéral l'adoption de prescriptions sur l'octroi, le renouvellement et le retrait des licences. Comme déjà exposé (...), le Conseil fédéral a délégué à son tour au DETEC l'édiction de ces prescriptions (cf. art. 25 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation [OSAv, RS 748.01], en particulier l'art. 25 al. 1 let. b). Cette faculté de sous-déléguer existe indépendamment d'une clause de délégation expresse et se fonde sur l'art. 48 al. 1 de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA, RS 172.010). Partant, l'adoption de l'art. 27 RPN par le DETEC – qui se fonde sur l'art. 60 al. 3 LA et non sur l'art. 92 LA – dispose d'une base légale suffisante. En définitive, cohabitent deux voies pour prononcer un retrait ou une restriction de licence (hormis les dispositions de droit européen non applicables en l'espèce [...]).

D'une part, l'art. 92 LA, qui n'est effectivement pas une clause générale de police comme le soutient à juste titre le recourant. En effet, la législation aérienne ne contient pas de règle identique à celle existant dans la circulation routière qui prescrit que le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence (cf. art. 31 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [LCR, RS 741.01]). En droit de la circulation routière, la violation de ce devoir est sanctionnée, indépendamment de toute faute du conducteur. A défaut d'une règle similaire, il faut donc une violation d'une prescription particulière pour que l'art. 92 LA trouve application.

D'autre part, l'art. 27 al. 1 RPN qui érige toute une série d'autres situations pour lesquelles le retrait ou la restriction est possible en sus de celle de l'art. 92 LA dont il réserve expressément l'application à la let. f. Cela étant, l'incapacité à laquelle se réfère l'art. 27 al. 1 let. c RPN ne fait l'objet d'aucune définition légale. La notion exclut l'inaptitude physique et mentale

déjà prévues à la let. a de la même disposition. Il ne peut s'agir non plus d'une inaptitude morale, laquelle est saisie par la let. e qui renvoie à l'art. 5 al. 3. La let. c vise ainsi une multitude de situations dans lesquelles le titulaire de la licence ne donne pas ou plus toutes les garanties nécessaires à l'exercice de celle-ci en toute sécurité. La question de savoir si, par son comportement, le recourant s'est montré incapable – au sens de cette disposition – de continuer à exercer les privilèges liés à son extension peut de toute manière souffrir de rester ouverte du moment qu'il a également enfreint une autre règle de l'air au sens de l'art. 92 LA, légitimant le Tribunal administratif fédéral à confirmer le prononcé d'une mesure, par substitution de motif.