

Le GO no GO : confusion autour des vols en double commande

Mesdames, Messieurs,

Certains veulent des réponses simples à une problématique complexe... alors, peut-être une synthèse rapide s'agissant des vols en double commande : tout ce qui n'est pas formellement interdit est autorisé, mais vérifiez votre couverture assurantielle. Toutefois, cette synthèse mérite, quand même, quelques développements...

Pour toutes les fédérations du CNFAS, dont la FFA, la date du 15 décembre, tant attendue, est arrivée et nous a permis de retrouver une partie de notre liberté de déplacement en journée, bien que nous devions rester extrêmement vigilants sur le plan sanitaire afin de contenir ce virus, ô combien déroutant car ... encore largement méconnu.

Cette date devait être celle d'un retour à la « normale » pour pratiquer notre passion favorite et retrouver le plaisir de voler en toute sécurité sanitaire, en toute sécurité des vols et en toute sérénité.

Mais les choses sont bien plus compliquées et différentes qu'annoncées. L'allègement du confinement était annoncé progressif, il est aussi, et surtout, confus et contradictoire, tant les publications des différentes autorités ont donné des interprétations divergentes !

Revenons donc, point par point, sur les raisons de cette cacophonie. D'abord, il faut prendre en compte l'essentiel du contexte général :

- Un virus, toujours aussi mal connu, sur lequel les spécialistes du monde médical ont du mal à s'accorder ;
- Des autorités gouvernementales partagées entre le souci de la protection sanitaire et le souci de faire redémarrer l'activité économique du pays, sachant que dans une société qui vit de l'interdépendance de toutes les activités, il n'y a pas, au final, d'activité « non essentielle » ;
- Des confusions, des polémiques pratiquement dans chaque secteur d'activité que nous avons tous pu constater (cf. les secteurs de la culture et de la restauration fermés encore jusqu'au 07 janvier 2021 et le Stop and Go pour l'école de la part du Premier Ministre pour les jeudi 17 et vendredi 18 décembre, cf. les débats autour des Agences de médicaments pour valider ou non les premiers vaccins, etc.),
- Un centre de décisions très confus : Conseil des Ministres ? Conseil Interministériel de crise (constitué à trois Ministères : l'Economie, la santé et l'Intérieur) ? Conseil de défense ?

Les fédérations du CNFAS, dont la FFA, ont œuvré avec les Autorités, au premier chef la DGAC, pour trouver les moyens de reprendre toutes nos activités de manière sûre tant au plan aéronautique qu'au plan sanitaire dès le 15 décembre.

Depuis le début de cette crise inédite, vous avez été régulièrement informés par la FFA de ce qui était diffusable. Reprenons, ensemble, le fil des informations de ces deux dernières semaines concernant la reprise des activités :

- Tout d'abord, le Ministère des Sports a publié un communiqué le 11 décembre 2020 et a diffusé un tableau de synthèse le 15 décembre portant reprise des activités sportives individuelles et encadrées avec éducateurs sportifs. L'Aéronautique, reconnue comme sport de nature, y est présente bien sûr, pour la partie sportive (cf. le Pôle Ressources National Sports de nature).
- Pour ce qui relève du transport, la DGAC a publié le 16 décembre un communiqué modificatif qui liste les activités autorisées à savoir notamment : « *les vols solo ou avec des personnes habitant le même domicile...* ».

Mais quid des vols en double commande ?

Comme lors du 1^{er} confinement, l'interdiction des vols reposait sur l'interdiction des déplacements prévus par le décret relatif au confinement des populations que nous avons tous subi et qui nous empêchait de nous rendre sur nos aérodromes.

Désormais, comme les déplacements en journée ne sont plus interdits, nous pouvons nous rendre à l'aérodrome et au club et donc voler.... Mais pourtant rien n'a été publié par les autorités sur les vols en double commande ce qui est pénible à vivre pour tous car doute et confusion sont entretenus. Et ceci d'autant plus que c'est un élément de la sécurité des vols.

Dont acte. **Alors que faire ?**

Il convient donc de travailler en toute rigueur sur une base réglementaire existante. Autrement dit : il faut s'en tenir aux textes généraux encadrant l'allègement du confinement et les textes habituels concernant notre pratique.

Quels sont ces textes ?

Le Décret 2020-1310 modifié dans la nuit du 14 au 15 décembre.

Que dit ce Décret ?

Il n'est plus interdit de se déplacer en journée sans les fameuses attestations et justificatifs dérogatoires, donc d'utiliser les transports, et donc d'utiliser un avion comme tous les autres modes de transport à 1, à 2, à 4 en portant un masque et en traversant la France si on le voulait car la limitation des 20 km/3h autour du domicile n'est plus applicable.

Oui, mais la double commande ?

Revenons à la lecture technique, juridique et factuelle de ce dernier texte :

Article 1 et annexe 1 :

- Respect impératif des mesures d'hygiène et gestes barrières (avec le point clé pour la double commande : le port du masque obligatoire si la distanciation physique ne peut pas être garantie),
- Les activités qui ne sont pas interdites en vertu du présent décret sont organisées en veillant au strict respect de ces mesures.

Ipsa facto, le vol en double commande n'est pas interdit si toutes les précautions sanitaires sont prises.

La seule nuance peut venir du Préfet de département qui peut être plus restrictif et donc interdire ce qui ne l'est pas dans ce Décret donc là, attention, notamment à l'influence des riverains qui se sont habitués au silence ; les vrais problèmes pourraient venir de ces possibles initiatives locales.

Par ailleurs, et comme lors du 1^{er} confinement, le Ministère du Travail prévoit la désinfection journalière des aéronefs (page 17 du protocole national) quand l'impossibilité de respecter la distance physique est reconnue avec pour conséquence l'obligation de porter un masque.

Telle est la base d'une analyse très simple de la situation. Des personnes peuvent faire une lecture différente et communiquer à tout va : c'est la démocratie. Et nous nous garderons bien de les critiquer.

La FFA fait juste une lecture technique, juridique et factuelle des différents textes légaux existants.

Et maintenant, que fait-on ?

Dans ces conditions et en toute logique, nous souhaiterions tous la publication prochaine d'un communiqué des autorités pour autoriser les vols en double commande.

Cependant, cela n'arrivera pas... du moins pas dans un temps compatible avec les besoins opérationnels des clubs.

Pourquoi ? Les raisons principales du retard de prise de décisions sont évoquées plus haut liées au contexte général.

Alors il convient de remonter jusqu'au principe Constitutionnel applicable à tout Etat de droit démocratique : tout ce qui n'est pas interdit est autorisé (et non pas tout ce qui n'est pas autorisé est interdit).

L'article 5 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 inscrite dans la Constitution française rappelle que :

« (...) Tout ce qui n'est pas défendu par la loi ne peut être empêché, et nul ne peut être contraint à faire ce qu'elle n'ordonne pas. »

Il serait donc inutile d'attendre « un texte autorisant ».

Seul un texte « interdisant » peut contraindre, mais pas l'absence de texte !

En résumé : Le décret, à la date d'aujourd'hui, n'interdit pas explicitement les vols en Double Commande, puisqu'ils sont SANS CONTACT si les mesures barrières sont respectées sur le plan sanitaire (notamment le port du masque et la désinfection des avions). Le Décret étant un texte privatif de liberté, il doit être interprété strictement et le doute doit pouvoir profiter au citoyen !

Il n'appartient pas aux fédérations du CNFAS d'écrire le droit, donc d'autoriser ou d'interdire, mais il est de notre devoir de vous aider dans la lecture des textes et de vous faire des recommandations utiles à votre prise de décision :

- pour la reprise des vols, il est essentiel de pouvoir faire de la double commande, sachant qu'au moment où ces lignes sont écrites et jusqu'à preuve du contraire rien ne l'interdit ;

- en vous suggérant fortement une mise au point avec votre assureur en votre qualité d'exploitant d'avions, car là est le principal point d'attention. A ce sujet, un courtier aéronautique de référence a déjà communiqué le 15 décembre au sujet des vols en double commande,

- en revanche, pour assurer le plus possible la sécurité sanitaire, car c'est l'urgence première, il paraît judicieux pour le moment de proscrire les vols avec passagers hors du cercle du foyer de confinement, et hors membres du club (s'abstenir donc de faire des vols de découverte, des vols BIA, etc.) ;

Il va de soi que les préconisations fédérales explicatives des gestes barrières contribuent également à favoriser la reprise des vols (guide, fiches, flyers, recommandations de fournisseurs si besoin pour s'approvisionner en masques, en visières, etc.).

Après cette lecture point à point des textes, chaque Président de Club est libre de prendre sa décision, chaque instructeur est également libre de prendre sa décision de voler (ou non) compte tenu de sa propre perception du risque sanitaire. L'urgence sanitaire demeure, il est essentiel de respecter les règles de protection édictées par les autorités.

Cette urgence sanitaire s'accompagne d'angoisse et de crainte, il est essentiel que chacun soit à l'aise dans la décision qu'il prend en ayant bien mesuré les risques.

Soyez certains de notre profond engagement au service de notre Aviation Légère et Sportive.

Pour le Bureau Directeur de la FFA
Jean-Luc CHARRON & Kevin DUPUCH
Président & Secrétaire Général

En concertation avec Le Bureau du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives)

NB : Ces remarques ne concernent que le territoire métropolitain de la République Française.