Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Cour I
A-2726/2010

Arrêt du 6 août 2013

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot (présidente du collège),
Markus Metz, Kathrin Dietrich, juges,
Myriam Radoszycki, greffière.

Parties

A._____, représenté par Maître Robert Wuest,
place de la Gare 7, case postale 956, 3960 Sierre,
recourant,

contre

Office fédéral de l'aviation civile OFAC, Sécurité des opérations aériennes, 3003 Berne,
autorité inférieure.

Objet

retrait d'une licence de pilote.

Faits :

A.
A._____ est titulaire d'une licence de pilote privé d'hélicoptère PPL(H) depuis 2005 et d'une licence de pilote professionnel CPL(H) depuis 2008. Il dispose également, depuis 2005, d'une extension au vol de nuit NIT(H) en monoturbine et en biturbine. Il est l'un des administrateurs de la société B._____ SA à Sion, laquelle exploite des hélicoptères et effectue notamment des vols à but commercial ou privé.

B.
Le 13 janvier 2009, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a ouvert contre lui une procédure administrative pour avoir:

- d'une part, le 14 décembre 2007, atterri à l'aéroport international de Genève (AIG) aux commandes de l'hélicoptère Eurocopter B4 immatriculé (…) sans avoir requis l'autorisation préalable prévue par la procédure PPR ("prior permission request") en vigueur depuis le jour-même sur cette infrastructure;

- d'autre part, le 9 janvier 2009, effectué aux commandes du même hélicoptère, avec cinq passagers à bord, un vol de nuit entre l'aéroport de Sion et l'héliport de Zermatt alors que cet héliport n'était pas certifié pour des atterrissages de nuit pour des vols avec passagers, alors que l'aéronef utilisé lui-même – monomoteur – n'était pas certifié pour des vols commerciaux de nuit et alors qu'il n'avait pas déposé de plan de vol, ni pour l'aller, ni pour le retour à Sion le même soir.

C.
Le même jour, 13 janvier 2009, il a également ouvert une procédure pénale administrative contre A._____ en raison des mêmes faits.

Par mandat de répression du 25 janvier 2010, l'OFAC a reconnu A._____ coupable d'infractions multiples à ses devoirs de commandant d'aéronef, aux règles de l'air et aux règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial et l'a condamné à une amende de 1'000 francs. Sur opposition de l'intéressé, cette condamnation a été confirmée par prononcé pénal du 17 mars 2010, puis – l'intéressé ayant demandé à être jugé par un tribunal – par jugements des 23 mai 2011 du Juge III du district de Sion et 10 décembre 2012 du Juge de la II^{ème} Cour pénale du Tribunal cantonal valaisan.

D.
Parallèlement, par décision du 17 mars 2010 fondée sur la législation en matière d'aviation civile, l'OFAC a retiré pour une durée de trois mois les licences de pilote privé et de pilote professionnel d'hélicoptère de A._____, ainsi que son extension au vol de nuit (ch. 1). Il a précisé que l'intéressé devait retourner ses autorisations à l'OFAC dans un délai de 60 jours dès l'entrée en force de la décision rendue – cas échéant sur recours (ch. 2). Enfin, il a mis un émolument de 480 francs à la charge de ce dernier (ch. 3).

E.
Par acte du 20 avril 2010, A._____ (ci-après le recourant) a recouru contre cette décision auprès du Tribunal administratif fédéral, concluant à son annulation, avec suite de frais et dépens. A l'appui de son recours, il invoque la violation du droit fédéral, la constatation inexacte des faits pertinents, ainsi que l'inopportunité et l'arbitraire de la décision entreprise. A titre liminaire, il invoque également la violation de son droit d'être entendu.

Le Tribunal de céans a suspendu l'instruction dudit recours entre le 26 mai 2010 et le 20 mars 2013 afin de tenir compte du résultat de la procédure pénale administrative pendante au sujet des mêmes faits.

F.
Dans ses déterminations du 19 avril 2013, le recourant a relevé que le Tribunal pénal ayant "reconnu l'existence d'une faute", seule demeurait litigieuse la question de la durée du retrait de licence, qui selon lui ne devrait pas excéder 1 mois.

G.
Dans sa réponse au recours datée du 7 mai 2013, l'OFAC (ci-après l'autorité inférieure) a conclu au rejet du recours. Il a relevé que le recourant avait récidivé depuis les faits – écopant, le 26 août 2010, d'un retrait de 7 mois de ses deux licences –, de sorte qu'il n'y avait pas lieu de réduire la durée de 3 mois du (premier) retrait, une telle mesure étant nécessaire à titre éducatif afin d'encourager l'intéressé à respecter à l'avenir les normes de la législation aérienne.

H.
Dans ses observations finales du 12 juin 2013, le recourant a conclu principalement à ce qu'il soit renoncé à toute "sanction administrative",

subsidiairement à ce que la durée du retrait des licences et extensions n'excède pas un mois, le tout sous suite de frais et dépens.

Les autres faits et moyens de preuve utiles seront mentionnés en tant que de besoin dans les considérants en droit qui suivent.

Droit:

1.
En vertu des art. 31 et 33 let. d de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32) – et sous réserve des exceptions prévues à l'art. 32 LTAF –, le Tribunal administratif fédéral connaît des recours contre les décisions au sens de l'art. 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021) rendues par les départements et unités de l'administration fédérale qui leur sont subordonnées ou administrativement rattachées. L'OFAC constitue l'une de ces unités (cf. annexe 2 de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration du 25 novembre 1998 [OLOGA, RS 172.010.1] par renvoi de son art. 8 al. 1).

L'acte attaqué, qui prononce le retrait temporaire au sens de l'art. 92 let. a LA de deux licences et d'une extension de licence, satisfait aux conditions de l'art. 5 PA et n'entre pas dans le champ d'exclusion de l'art. 32 LTAF. Le Tribunal administratif fédéral est donc compétent pour connaître du présent litige. La procédure est régie par la PA, pour autant que la LTAF n'en dispose pas autrement (art. 37 LTAF). Le recourant est spécialement atteint par la décision attaquée, dont il est le destinataire. Il a donc la qualité pour recourir au sens de l'art. 48 al. 1 PA. Quant aux autres conditions de recevabilité du recours (délai et forme; cf. art. 50 et 52 PA), elles sont satisfaites, si bien qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond du litige.

2.
Le Tribunal administratif fédéral examine les décisions qui lui sont soumises avec un plein pouvoir de cognition. Son analyse porte non seulement sur l'application du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, et sur les faits – constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents –, mais également sur l'opportunité de la décision attaquée (art. 49 PA). Le Tribunal fait cependant preuve d'une certaine retenue lorsque la nature des questions litigieuses qui lui sont soumises l'exige. C'est en particulier le cas lorsque celles-ci sont techniques, nécessitent des connaissances spéciales ou encore lorsqu'il s'agit

d'apprécier des questions liées à la sécurité (ATF 131 II 683 consid. 2.3.2; ATAF 2008/18 consid. 4; cf. ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Bâle 2008, n. 2.154).

3.

3.1 La loi-cadre en matière d'aviation civile est la loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948 (LA, RS 748.0), qui est complétée par les accords internationaux sur l'aviation – en particulier la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, entrée en vigueur en Suisse le 4 avril 1947 (Convention de Chicago; RS 0.748.0) –, par l'ordonnance sur l'aviation du 14 novembre 1973 (OSAv, RS 748.01), ainsi que par diverses ordonnances et autres prescriptions d'exécution générales ou spéciales. De son côté, l'autorité inférieure assume le rôle d'autorité de surveillance de l'aviation civile sur tout le territoire suisse (art. 3 al. 2 LA).

Selon les art. 91 ss LA, les infractions au droit de l'aviation civile ou/et aux obligations contenues dans une autorisation ou une concession délivrée en application de ce droit peuvent mener à l'ouverture de deux types de procédures par l'autorité inférieure. D'une part, selon l'art. 98 al. 2 LA, l'autorité inférieure est compétente pour poursuivre et juger, selon la procédure prévue par la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif (DPA, RS 313), les contraventions à la LA, aux accords internationaux sur l'aviation et aux prescriptions d'exécution de ces derniers. Dans ce cadre, elle peut infliger au contrevenant une amende d'un montant maximal de 20'000 francs (art. 91 ch. 1 aLA en vigueur au moment des faits et jusqu'au 31 mars 2011 [RO 1973 1750], applicable ici à titre de *lex mitior*). Dans les cas de très peu de gravité, il est possible de renoncer à infliger une peine (art. 91 ch. 2 aLA). Les dispositions générales de la DPA – et, à titre supplétif, celles du Code pénal suisse du 21 décembre 1937 (CP, RS 311) – sont applicables (art. 95 al. 1 LA en relation avec l'art. 2 DPA). Selon l'art. 8 DPA, les amendes n'excédant pas 5'000 francs sont fixées selon la gravité de l'infraction et de la faute; il n'est pas nécessaire de tenir compte d'autres éléments d'appréciation. La décision de l'autorité prend la forme d'un mandat de répression (art. 62 al. 1 DPA), contre lequel la voie de l'opposition est ouverte (art. 67 al. 1 DPA). Si l'autorité confirme sa décision, elle rend un prononcé pénal; l'intéressé peut alors demander, dans les dix jours, à être jugé par un tribunal (art. 72 DPA). D'autre part, à teneur de l'art. 92 LA, s'il y a eu violation des dispositions de la LA ou des ordonnances et autres

prescriptions édictées pour son application par les autorités compétentes ou des dispositions des accords sur l'aviation, l'autorité inférieure peut, indépendamment de l'introduction et du résultat de toute procédure pénale, prononcer: a) le retrait temporaire ou définitif d'autorisations, licences et certificats ou la restriction de leur étendue et b) le séquestre d'aéronefs dont l'usage ultérieur mettrait en danger la sécurité publique ou dont l'usage abusif est à craindre.

3.2 Selon une jurisprudence constante du Tribunal fédéral développée dans le domaine de la circulation routière (ATF 137 I 363 consid. 2.3; 128 II 173 consid. 3c) – dont l'application par analogie au domaine de l'aviation a été confirmée en ce qui suit par le Tribunal de céans (cf. arrêt A-5692/2011 du 25 octobre 2012 consid. 4.2.1) –, la coexistence de ces deux types de procédures ne contrevient pas au principe selon lequel nul ne peut être poursuivi ou puni pénalement à raison des mêmes faits (''ne bis in idem''; art. 4 ch. 1 du protocole n° 7 du 22 novembre 1984 à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ([RS 0.101.07] et art. 11 al. 1 du Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 [CPP, RS 312.0]; ATF 137 I 363 consid. 2.3.2). En effet, même si elles reposent sur le même état de fait – et reviennent (en matière d'aviation) à la même autorité –, les deux procédures diffèrent quant à leur nature et à leur but. Si la première revêt un caractère pénal évident – et vise donc à punir le coupable –, la seconde relève typiquement de la législation (administrative) de police et vise avant tout à maintenir et à améliorer la sécurité des usagers et des tiers (ATF 137 I 363 consid. 2.4; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-5692/2012 précité consid. 4.2.1 et 4.3.3). Ceci vaut tout particulièrement dans le domaine de l'aviation, qui ne connaît pas la distinction entre retrait de sécurité et retrait d'admonestation et dont le régime des licences répond avant tout à un souci de sécurité (arrêt du Tribunal administratif fédéral A-6784/2011 du 3 juillet 2012 consid. 3.5.6). En définitive, il est généralement admis que les deux procédures – pénale et administrative – sont complémentaires et que seule leur combinaison permet de subsumer l'état de fait à toutes les règles juridiques applicables (ATF 137 I 363 consid. 2.4; 125 II 402 consid. 1b; cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-5692/2011 précité consid. 4.3.3). En principe, l'autorité administrative constate les faits d'office et administre les preuves nécessaires (art. 12 al. 1 PA). Pour des raisons évidentes de sécurité du droit, elle ne s'écartera toutefois des constatations de fait résultant du jugement pénal rendu en la même affaire que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des faits inconnus du tribunal pénal ou qui n'ont pas été pris en considération par

celui-ci, s'il existe des preuves nouvelles dont l'appréciation conduit à un autre résultat ou si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge se heurte clairement aux faits constatés (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_33/2012 du 28 juin 2012 consid. 2.1; ATF 129 II 312 consid. 2.4; 109 Ib 203).

3.3 Dans le cas d'espèce – et conformément à ce qui précède –, l'autorité inférieure a ouvert deux procédures distinctes à l'encontre du recourant en raison d'incidents survenus les 14 décembre 2007 (non-respect de la procédure PPR lors d'un atterrissage à l'AIG) et 9 janvier 2009 (vol commercial aller-retour de nuit Sion-Zermatt à bord d'un hélicoptère autorisé seulement à effectuer de tels vols de jour; atterrissage sur un héliport fermé; absence de dépôt de plan de vol à l'aller comme au retour).

La première, de droit pénal administratif, s'est achevée par la condamnation du recourant, aujourd'hui définitive, à une amende de 1000 francs pour contravention à l'art. 91 ch. 1 aLA en relation avec les dispositions suivantes:

- art. 5, 6, 8, 28 al. 1 let. c (en vigueur jusqu'au 31 mars 2011) et 43 al. 1 de l'ordonnance du DETEC du 4 mai 1981 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA, RS 748.121.11);

- art. 5.2 de l'ordonnance du DETEC du 23 novembre 1973 sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial (ORE I, RS 748.127.1);

- art. 14 de l'ordonnance du DETEC du 18 septembre 1995 sur la navigabilité des aéronefs (ONAE, RS 748.215.1);

- art. 6 et 7 de l'ordonnance du 22 janvier 1960 sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef (ci-après: ordonnance sur les droits et devoirs commandant; RS 748.225.1).

La seconde procédure, fondée sur l'art. 92 let. a LA, a mené à la décision attaquée du 17 mars 2010 qui retire, pour les mêmes motifs, et pour une durée de trois mois, les licences de pilote privé et de pilote professionnel du recourant, ainsi que leur extension aux vols de nuit. Le présent litige porte uniquement sur le bien-fondé de cette décision administrative de retrait de licences.

3.4 Dans les déterminations déposées dans le cadre de la présente procédure, le recourant a relevé que les tribunaux pénaux ayant "reconnu l'existence d'une faute", seule demeurait litigieuse la question de la durée du retrait de licence. Dans ses observations finales – il n'en fait pas

autant dans ses observations du 19 avril 2013 où il formule la même conclusion subsidiaire que ci-dessous – il demande principalement qu'il soit renoncé à tout retrait, subsidiairement à ce que dit retrait n'excède pas un mois.

Comme on vient de le voir, le Tribunal de céans n'est pas lié par les considérants en fait et en droit résultant d'un éventuel jugement pénal rendu en la même affaire. Dans le cadre du présent arrêt, il reverra donc la décision attaquée sous l'ensemble de ses aspects sans se limiter à la seule question de la proportionnalité de la mesure. En effet, la question de savoir si la "faute" du recourant justifie ou non une mesure administrative ne se résout pas nécessairement sur la base des mêmes considérations juridiques que la question de la sanction pénale. Cette question sera examinée sous consid. 5 ss ci-après; quant à la proportionnalité, elle sera examinée aux consid. 6 ss.

4.
Le recourant invoque tout d'abord la violation de son droit d'être entendu. Il reproche à l'autorité inférieure de ne pas avoir ordonné les mesures d'instruction qu'il avait requises, à savoir sa propre audition, l'audition du responsable de l'aéroport de Genève qui s'est occupé de son cas le 14 décembre 2007, celle de deux personnes présentes à l'héliport le soir du 9 janvier 2009 (C._____ et D._____), ainsi que la production de l'avis de vol par l'aéroport de Sion. A cet égard, l'OFAC se serait contenté de solliciter de C._____ et D._____ un document écrit "établi dans on ne sait quelle circonstance". Le recourant invoque également l'art. 18 al. 1 PA, selon lequel les parties ont le droit d'assister à l'audition des témoins et de poser des questions complémentaires.

Ce grief, de nature formelle – sa violation entraîne l'admission du recours indépendamment de ses chances de succès sur le fond –, sera examiné avant tout autre argument touchant au fond de l'affaire (ATF 127 V 431 consid. 3d/aa; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-4353/2010 du 28 septembre 2010 consid. 3.1).

4.1 Le droit d'être entendu, garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst., RS 101), est consacré en procédure administrative fédérale par les art. 29 ss PA. Il comprend entre autres le droit pour l'administré de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, celui de produire des preuves – et de formuler des réquisitions de preuve – quant aux faits de nature à influer sur cette dernière et d'obtenir qu'il soit donné

suite aux réquisitions de preuve pertinentes (ATF 138 III 252 consid. 2.2; 132 V 368 consid. 3.1; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-2266/2012 du 25 mars 2013 consid. 5.4; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, n. 3.84 ss). En revanche, le droit d'être entendu ne comprend pas le droit d'être entendu oralement, ni celui d'obtenir l'audition de témoins. Ce dernier moyen de preuve est prévu seulement à titre subsidiaire, "si les faits ne peuvent pas être suffisamment élucidés d'une autre façon" (art. 14 al. 1 PA). L'autorité peut mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 134 I 140 consid. 5.3; 130 II 425 consid. 2.1; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-2266/2012 précité, consid. 5.4 et 5.8).

4.2 En l'occurrence, le grief de violation du droit d'être entendu doit être écarté et ce pour plusieurs motifs. En effet, les réquisitions de preuve dont le recourant se plaint qu'elles n'aient pas été suivies n'ont pas été formulées dans le cadre de la procédure administrative ayant mené à la décision attaquée mais uniquement dans le cadre de la procédure pénale administrative également en cours à l'époque au sujet des mêmes faits (cf. déterminations du 31 mars 2009 relatives au "procès-verbal final" du 13 mars 2009, puis opposition du 24 février 2010 au mandat de répression du 25 janvier 2010). C'est aussi dans ce cadre que l'autorité inférieure les a rejetées (cf. prononcé pénal du 17 mars 2010, p. 5). Finalement, en date des 19 et 23 mai 2011, le Tribunal de Sion a entendu en audience non seulement le recourant, mais aussi les témoins C._____, D._____, ainsi que F._____, responsable auprès de l'AIG. Autrement dit, le recourant reproche à l'autorité inférieure d'avoir rejeté des requêtes de preuve qu'il n'a jamais formulées dans la procédure administrative.

Par ailleurs et indépendamment de cela, comme considéré ci-dessus, rien ne contraignait l'OFAC à procéder à ces auditions de témoins (cf. consid. 4.1 ci-dessus). En effet, comme on le verra ci-après, les faits de la cause sont – et étaient déjà à l'époque – suffisamment établis par pièces et pour la plupart non contestés.

Le recourant prétend aujourd'hui que les confrontations orales souhaitées visaient essentiellement à "faire constater" que C._____ et D._____ l'auraient "attiré dans un piège, pour le forcer à commettre une infraction".

Dans le cadre d'une procédure administrative telle que la présente, les motivations du recourant – sans parler de celles de tiers qui n'étaient pas aux commandes de l'appareil – n'ont qu'une importance toute relative puisqu'il ne s'agit pas, comme en droit pénal, d'apprécier une faute sous ses aspects aussi bien objectifs que subjectifs, mais d'examiner si une mesure est justifiée ou non.

Dans ces conditions, le grief de violation du droit d'être entendu doit être rejeté. Les auditions requises n'auraient guère apporté d'éléments pertinents.

5.

5.1 A teneur de l'art. 7 de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant, le pilote commandant de bord est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions légales, aux prescriptions contenues dans les publications d'information aéronautique (AIP), aux règles reconnues de la navigation aérienne et aux instructions de l'exploitant; il ne dérogera à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des motifs de sécurité (cf. art. 5 al. 1 et 2 et 6 ORA). Font aussi partie de ces règles les prescriptions – concernant par exemple l'approche et le départ – figurant dans le règlement d'exploitation d'un aérodrome, document soumis à approbation de l'OFAC (art. 36*a* al. 2 et 36*c* LA). Par ailleurs, le commandant de bord est tenu de prendre, dans les limites des prescriptions légales, des instructions données par l'exploitant de l'aéronef et des règles reconnues de la navigation aérienne, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts des passagers et de l'équipage (art. 6 al. 1 de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant). Pour les vols soumis au contrôle des services de la circulation aérienne (ATC ou *Air Traffic Control*; cf. art. 32*a* ORA), il est tenu de produire – avant le décollage, et au plus tard durant le vol – un plan de vol (ATC-PLN) comportant notamment les renseignements suivants: immatriculation de l'aéronef, règles de vol et type de vol, aérodrome de départ et d'arrivée, heure estimée de départ et d'arrivée, temps de vol prévu, route prévue, vitesse prévue, nombre de passagers etc. (art. 27 al. 1 et 28 ORA; cf. aussi art. 1 ORE I). Avant le vol, il doit également demander une "autorisation ATC", en règle générale par radio, et se conformer aux instructions qu'elle contient (art. 33 al. 1 et 2 ORA).

Enfin, avant tout vol, il doit prendre connaissance de tous les renseignements disponibles qui lui seront utiles (art. 8 al. 1 ORA). A teneur de l'art. 138 OSav, l'autorité inférieure publie deux types

d'informations aéronautiques: a) La "publication d'information aéronautique suisse" (AIP-Suisse), laquelle contient des informations de caractère durable qui sont essentielles à la sécurité de la navigation aérienne et b) les avis au personnel chargé des opérations aériennes (NOTAM ou "*Notice to Airmen*") et les circulaires d'information aéronautique (AIC) donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'installations pour la navigation aérienne, ainsi que sur les services de la circulation, les procédures et les dangers pour la navigation aérienne, des renseignements dont la communication, à temps, est importante pour le personnel aéronautique. Ces notions doivent être interprétées à la lumière de l'annexe 15 "*Aeronautical information services*" à la convention de Chicago (13ème éd., juillet 2010, consultable sur internet ad www.bazl.admin.ch/Documentation/Législation internationale/Annexes techniques; sur les NOTAM, cf. en particulier le chap. 5 et l'*appendix* 6). Il en découle que l'AIP constitue la source d'information de base pour les communications permanentes – telles les règles et procédures en vigueur sur un aérodrome donné –, pour les communications temporaires de longue durée (trois mois ou plus) et pour les communications de courte durée contenant des textes approfondis et/ou des graphiques – ces deux derniers éléments figurant dans les "suppléments AIP" (Annexe 15 précitée, ch. 4.4.1). Les informations aéronautiques temporaires (mois de 3 mois) et celles devant être communiquées à brève échéance aux pilotes – quitte à figurer aussi aux AIP – doivent en revanche figurer dans le système de messages courts NOTAM (Annexe 15 précitée, ch. 5.1.1; cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-832/2011 du 24 mai 2012 consid. 4.2 et 5.2). Les messages NOTAM sont régulièrement compilés sous forme de "checklists" de NOTAM valides (cf. le résumé des annexes 1 à 18 de la convention, sous www.eamac.ne/UserFiles/File/annexes_booklet_fr.pdf, consulté le 17 juillet 2013, p. 35).

Par publication NOTAM LS1A0499 du 4 décembre 2007, les compagnies d'hélicoptères utilisant l'aéroport de Genève ont été informées qu'entre le 14 décembre 2007 et le 13 avril 2008, elles devraient systématiquement demander une autorisation PPR ("*Prior Permission Required*") avant tout décollage ou atterrissage, démarche correspondant à l'attribution d'un créneau horaire pour la manœuvre prévue. Le but d'une telle procédure, alors introduite à l'essai, était de répartir le nombre de vols d'hélicoptères sur une journée – et entre les quatre routes d'arrivée et les six routes de départ –, de manière à éviter des pointes de trafic incommodantes pour les riverains (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-7171/2008 du 12 mai 2009 consid. 3.1).

5.2 En l'occurrence, le recourant ne conteste pas avoir atterri à l'AIG le 14 décembre 2007 aux commandes de l'hélicoptère immatriculé (…) avec 6 passagers à bord sans avoir respecté la procédure PPR précitée. Il affirme cependant qu'il ignorait l'existence de cette procédure, qui était entrée en vigueur le jour-même. L'employé de l'AIG présent au sol lui aurait d'ailleurs assuré qu'aucune suite ne serait donnée à l'affaire. Aucune remarque ne lui aurait été faite non plus lors de son contact radio avec la tour de contrôle. Plus de deux ans après les faits, l'autorité inférieure ne pouvait donc "exhumer" ce cas somme toute bénin, et en tout cas prescrit.

5.2.1 Ces arguments ne peuvent pas être suivis. Tout d'abord, c'est en vain que le recourant soutient que la procédure PPR est entrée en vigueur le jour des faits à l'AIG et que dès lors, une certaine "marge de tolérance" serait de mise. En effet, comme on l'a vu, avant d'entreprendre un vol, le commandant de bord est tenu de prendre connaissance de tous les renseignements disponibles qui sont susceptibles de lui être utiles (art. 8 al. 1 ORA). Cela vaut évidemment pour les NOTAM relatives à l'aérodrome sur lequel il s'apprête à atterrir (cf. consid. 5.1 ci-dessus). De telles communications, parfois valables quelques heures ou quelques jours seulement, sont incontournables; elles poursuivent généralement un but de sécurité et les pilotes ne sauraient s'y soustraire pour le motif qu'elles viennent d'être publiées: c'est en effet précisément leur but que de transmettre toute information utile, en particulier les informations les plus récentes, voire urgentes.

Or en l'occurrence, le recourant a clairement failli à l'obligation précitée. Ainsi, le message NOTAM qui est en cause, bien qu'entré en vigueur le jour du vol, figurait au NOTAM depuis dix jours déjà. Au vu des moyens actuels de communication – et quand bien même le vol aurait été organisé à la dernière minute, ce que le recourant ne prétend même pas –, il paraît peu crédible qu'il n'ait pas eu la possibilité de s'informer. A cet égard, le simple fait qu'il soit parti, le jour-même, d'une hélistation française non reliée à internet (cf. "questionnaire suite au non-respect de la procédure de demande PPR" daté du 14 décembre 2007, p. 2) ne suffit évidement pas à le disculper. Le jour de l'incident, à la question "pourquoi n'avez-vous pas respecté la restriction PPR active depuis le 14 décembre 2007 ?", il a d'ailleurs lui-même relevé "Parce que je n'ai pas consulté le NOTAM. Aucune excuse" (ibid.).

5.2.2 On ne suivra pas non plus le recourant lorsqu'il affirme que son atterrissage a de toute manière été "régularisé", la tour de contrôle l'ayant

"accepté" sans lui demander de poursuivre sa route vers un aérodrome de dégagement. En effet, les services ATC d'un aérodrome ont pour mission de contrôler les manœuvres des aéronefs afin d'une part d'empêcher les collisions ou abordages impliquant un aéronef, d'autre part d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne (art. 1 ORA ad "Service du contrôle de la circulation aérienne"). Ils n'ont pas pour tâche de veiller au bon respect d'autres procédures – telle que la procédure de "réservation" PPR – poursuivant par hypothèse des buts étrangers à la sécurité aérienne au sens strict (en l'occurrence la tranquillité du voisinage). Comme le relève à juste titre l'autorité inférieure, ils n'ont pas non plus pour tâche de rendre les pilotes attentifs au fait que leur comportement est – ou pourrait être – constitutif d'une violation des normes en vigueur.

Autrement dit, le simple fait qu'un pilote se voie délivrer une autorisation ATC d'atterrir au sens de l'art. 33 al. 1 ORA ne signifie pas encore que son atterrissage s'est déroulé de manière conforme aux prescriptions en vigueur. Cela signifie uniquement que la manœuvre est possible et ne pose aucun problème dans le cadre de la sécurité aérienne du point de vue de la tour de contrôle. Quant aux éventuelles infractions commises par le pilote, la compétence de les poursuivre revient non pas aux autorités ATC, ni d'ailleurs aux autorités aéroportuaires, mais bien seulement à l'OFAC (art. 91 ss LA).

Dans ces conditions, c'est également en vain que le recourant se prévaut de ce que l'employé de l'AIG présent au sol lui ait assuré que le "cas était réglé, sans la moindre suite". Sans mettre cette affirmation en doute, le Tribunal de céans constate toutefois, au vu de ce qui précède, que les affirmations d'un employé de l'aéroport n'engagent pas l'OFAC. Par la suite – à une date indéterminée –, l'AIG a d'ailleurs transmis l'affaire à l'OFAC malgré tout, ce qui a mené, un an plus tard, à l'ouverture de la présente procédure.

5.2.3 Le recourant affirme que la contravention qui lui est reprochée est un "cas-bagatelle" que l'on peut "assimiler à une contravention au sens de la LCR, par exemple parcage non autorisé". De toute manière, elle serait prescrite. L'autorité inférieure n'était donc pas en droit "d'exhumer" le cas plus de deux ans après les faits.

5.2.3.1 Tout d'abord, force est de relever que la présente procédure – comme son pendant pénal – a été ouverte par l'OFAC le 13 janvier 2009, soit 13 mois après les faits. Le délai de prescription de quatre ans de

l'art. 11 al. 1 DPA (en relation avec l'art. 333 al. 6 let. b CP) était alors loin d'être atteint (cf. jugement du Tribunal de Sion du 23 mai 2011, p. 11 s.). Par ailleurs, contrairement à ce que croit le recourant, seule la poursuite des contraventions (pénales) à l'art. 91 LA est soumise à un tel délai. L'ouverture d'une procédure administrative de retrait de licences selon l'art. 92 LA ne comporte pas ce type de restriction.

5.2.3.2 C'est également en vain que le recourant, s'appuyant sur l'ancien art. 91 ch. 2 LA en vigueur jusqu'au 31 mars 2011 (aLA, RO 1973 1750), fait valoir que l'infraction commise le 14 décembre 2007 est de peu de gravité.

Cette disposition – applicable à titre de *lex mitior* – prévoit que dans les cas de très peu de gravité, il est possible de renoncer à infliger une peine. L'art. 91 ch. 2 aLA vise donc les seules sanctions pénales et n'est pas applicable au cas d'espèce. Cette argumentation doit donc également être rejetée.

Même si on devait admettre que l'infraction commise est d'une gravité relative parce qu'elle n'a pas gravement mis en danger la sécurité aérienne dans le cas d'espèce, une telle considération ne fait pas obstacle au prononcé d'une mesure administrative. Tout au plus y aurait-il lieu de tenir compte de cet élément dans le cadre de l'application du principe de proportionnalité et donc de la durée d'éventuels retraits.

Il ressort enfin de l'acte attaqué que l'autorité de première instance n'a pas réellement tenu compte du non-respect du PPR à Genève en 2007 pour prononcer les mesures ici attaquées (cf. p. 5, 2e par., qui ne se réfère qu'à l'épisode du 9 janvier 2009).

5.3 Il convient donc de se pencher sur l'épisode du vol Sion-Zermatt-Sion effectué le soir du 9 janvier 2009 à bord du même hélicoptère Eurocopter B4 monomoteur immatriculé (…).

5.3.1 Tout d'abord, le recourant n'invoque aucune excuse particulière pour l'absence de dépôt de plan de vol à l'aller comme au retour. Il affirme seulement qu'un tel document, "simple formalité", ne lui a jamais été réclamé, ni par le "bureau C" de l'aérodrome de Sion – où il a déposé un "avis de vol" avant de décoller pour Zermatt –, ni, lors du contact radio, par les contrôleurs ATC de l'héliport de Zermatt. L'employé d'Air Zermatt présent au sol ce soir-là – également inspecteur de l'OFAC – l'aurait

encore autorisé à repartir pour Sion le soir même, toujours sans plan de vol ATC.

Ces arguments ne sont pas convaincants. En effet, comme on l'a vu, et comme le rappelle à juste titre l'autorité inférieure dans sa réponse au recours, il appartient au seul pilote – et non aux autorités ATC ou aéroportuaires – de s'assurer que toutes les démarches nécessaires relatives à un vol donné ont bien été effectuées. Généralement, de telles démarches – même si elles paraissent anodines – n'ont d'autre but que de contribuer à la sécurité du trafic aérien en cas de problème. Le fait de connaître à l'avance le parcours d'aéronefs tenus de s'annoncer aux services ATC s'inscrit à l'évidence dans un tel cadre. En l'occurrence, le vol à vue (VFR, *Visual flight rules*) de nuit aller-retour Sion-Zermatt-Sion du 9 janvier 2009, devait faire l'objet d'un dépôt de plan de vol ATC au sens de l'art. 28 al. 1 let. c ORA (let. c en vigueur à l'époque des faits et jusqu'au 31 mars 2011 [RO 1981 1066; cf. l'actuel art. 28 al. 1 let. b ORA]) en relation avec l'art. 32*a* ORA et l'annexe 1 à l'ORA (cf. consid. 5.1 ci-dessus). Une éventuelle pratique "souple" des organes ATC concernés ou la brièveté du vol (30 minutes) ne dispensaient pas le recourant de son obligation de déposer un plan de vol à l'aller (Sion-Zermatt), comme au retour (Zermatt-Sion).

S'agissant en particulier du vol de retour sur Sion, l'inspecteur C._____ affirme d'ailleurs, de manière crédible, avoir signalé au recourant qu'il devait déposer un plan de vol. Le recourant lui aurait répondu qu'il n'en était rien, l'aérodrome de Sion étant "ouvert" ce soir-là aux vols de nuit (soirée spéciale). Un tel argument, qui ne fait que démontrer la méconnaissance des règles par le recourant, voire une certaine mauvaise volonté de sa part ne résiste pas non plus à l'examen.

En effet, comme le lui aurait répondu l'inspecteur C._____, un plan de vol est nécessaire en toute circonstance pour un tel vol, dès lors que l'aéronef ne reste pas dans la sphère de contrôle de l'aérodrome. Dans son recours, le recourant reconnaît d'ailleurs son erreur en relevant que: "c'est à l'atterrissage à Sion [qu'il] a réalisé qu'il aurait dû déposer un plan de vol".

5.3.2 Le recourant affirme ensuite qu'il ignorait que l'héliport de Zermatt fermait à 18 heures pour les aéronefs autres que ceux de la compagnie Air Zermatt. Il ignorait aussi qu'il n'était ni équipé, ni autorisé pour les atterrissages VFR de nuit avec passagers au sens de l'art. 43 al. 1 ORA. En effet, initialement, il avait prévu d'effectuer un vol de jour direct

Genève-Zermatt (arrivée prévue 17h30). Ce n'est qu'en raison du retard des passagers (5 personnes) que le vol avait été scindé en deux: un premier vol Genève-Sion (départ 16h29), suivi d'un second vol Sion-Zermatt; ce vol aurait décollé à 17h35, soit au coucher du soleil, pour se poser, de nuit, à Zermatt vers 18h05.

De telles explications ne sauraient convaincre. En effet, il appartient au pilote de préparer son vol de manière sérieuse, consciencieuse et complète, en toute circonstance, en allant à la recherche de tout renseignement utile, notamment sur les procédures d'atterrissage et les restrictions en vigueur à l'endroit où il envisage d'atterrir.

En l'occurrence, force est de constater, avec l'autorité inférieure, que le recourant a failli à cette obligation et a très mal préparé son vol Sion-Zermatt, visiblement organisé à la dernière minute. Il n'a pas consulté le règlement d'exploitation de l'héliport de Zermatt, qui pourtant précise bien que l'héliport ferme à 18 heures et est interdit aux vols de nuit pour les pilotes autres que ceux d'Air Zermatt (ch. 3 et 6 du règlement d'exploitation du 10 décembre 1980). Il ne s'est pas non plus renseigné sur la possibilité d'un atterrissage de nuit avec passagers sur cette place, se fiant seulement à son "impression" qu'un tel vol ne poserait pas problème. Or comme le relève à juste titre l'autorité inférieure, une préparation sérieuse de ce vol se justifiait d'autant plus que le recourant, comme il l'affirme lui-même, se posait pour la première fois de nuit à Zermatt. Lors de ce vol, il avait la responsabilité de cinq passagers, ce qui imposait une vigilance particulière. Cette absence de préparation est d'autant plus légère qu'en signant le formulaire "Request form PPR" de l'héliport de Zermatt – transmis par fax depuis ses bureaux de Sion à 16h42 (cf. P 385 du dossier de l'OFAC) –, il a déclaré avoir pris connaissance des restrictions de vol locales ("*local flying restrictions*").

A ce sujet, peu importe, de nouveau, que par contact radio à son approche de Zermatt, la tour de contrôle de l'héliport ait (malgré tout) autorisé le recourant à se poser sur la place d'atterrissage n° 4. En effet, le simple fait qu'un pilote se voie délivrer une autorisation d'atterrir ne signifie pas encore que son atterrissage s'est déroulé de manière conforme aux prescriptions en vigueur (cf. consid. 5.3.1 ci-dessus). A cela s'ajoute le fait que comme on va le voir ci-après (consid. 5.3.3), l'aéronef utilisé, monomoteur, n'était – lui non plus – pas certifié pour les vols commerciaux de nuit, de sorte que les passagers encouraient un risque réel en cas de panne. Le fait de refuser l'atterrissage et de forcer l'aéronef à poursuivre son vol – en retournant vers Sion, ou pire, en se

posant dans la campagne environnante – n'était donc pas une option envisageable pour les personnes présentes au sol à Zermatt, dont C._____, inspecteur de l'OFAC qui a au reste pris la peine de consulter téléphoniquement un juriste de l'OFAC pour examiner ce qu'il convenait de faire (cf. la prise de position de C._____ du 24 février 2009, ch. 22). A ce sujet, il est significatif que le recourant reproche (encore aujourd'hui) à ces personnes de l'avoir "enjoint à commettre une infraction" en autorisant l'atterrissage litigieux, alors même qu'il leur était "tout-à-fait possible et simple" de le refuser, auquel cas il aurait fait demi-tour et n'aurait pas, selon lui, encouru la présente procédure.

5.3.3 Le recourant conteste la qualification de vol commercial retenue par l'autorité inférieure pour son vol Sion-Zermatt. Il affirme que même si le vol direct Genève-Zermatt tel que prévu initialement était bien un vol commercial – comme le vol Genève-Sion finalement effectué – le vol d'enchaînement Sion-Zermatt, qu'il affirme avoir payé de sa poche, aurait été un vol de nature privée. Il produit à cet égard un récépissé d'un montant de 600 francs, à l'entête de B._____ SA, signé de sa main et portant la mention "Sion-Zermatt: vol effectué dans le cadre des vols de nuit de l'Aéroport de Sion, en privé, offert par [prénom de A._____]". Aucun autre document (contrat, réservation) concernant ce déplacement Genève-Zermatt ne figure au dossier.

Dans l'aviation commerciale, un aéronef monomoteur ne peut être utilisé que selon les règles de vol VFR, de jour, et uniquement si les routes et les conditions météorologiques permettent d'effectuer le vol en tout temps; en cas de panne de moteur, une manœuvre d'atterrissage forcé doit pouvoir être exécutée sans que les occupants ou des tiers ne soient exposés à un danger particulier (art. 5.2 ORE I en relation avec l'art. 14 ONAE).

A teneur de l'art. 100 al. 1 OSAv, un vol est dit commercial: a) lorsqu'il donne lieu à rémunération sous une forme quelconque, qui doit couvrir davantage que les coûts pour la location de l'aéronef et le carburant, ainsi que pour les redevances d'aéroport et de navigation aérienne; et b) lorsqu'un cercle indéterminé de personnes peut y avoir accès. A teneur de l'art. 100 al. 2 OSAv, les vols effectués par une entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation sont présumés commerciaux; l'appréciation des faits sous l'angle des législations fiscales ou douanières est réservée. A teneur de l'art. 100 al. 3 OSAv, lorsqu'il s'agit de vols non commerciaux donnant lieu à rémunération, les passagers

doivent être informés au préalable du caractère privé du vol et des conséquences qui en découlent quant à la couverture de l'assurance.

En date du 24 février 2004, le Tribunal fédéral 5P.309/2003, sur la base l'ancien art. 100 OSAv (aOSAv, RO 1973 1856, en vigueur jusqu'au 14 novembre 1998), a considéré qu'un vol effectué à l'aide d'un avion non inscrit au registre des aéronefs commerciaux et transportant diverses connaissances partant faire un voyage professionnel à Bordeaux pouvait, sans arbitraire, être considéré comme un vol de nature privée en particulier parce que l'avion en question n'était pas exploité dans des déplacements ayant pour but de procurer un revenu plus ou moins régulier (art. 100 let. b aOSAv). Dans ce cas jugé par la Haute Cour, en effet, les participants au voyage, tous décédés des suites de la chute de cet appareil, devaient en principe avoir payé leur voyage. Dans le cadre du litige qui opposait la compagnie d'assurance aux familles des défunts, la question à résoudre était celle de savoir si l'appareil avait été utilisé contrairement aux normes et prescriptions applicables, car le contrat d'assurance excluait, en cas d'usage irrégulier, la couverture d'assurance, aussi bien des passagers à titre privé que des passagers à titre professionnel. Le recourant invoque cette jurisprudence pour faire adopter la thèse qu'un voyage, même payant, pourrait être considéré comme un voyage de nature privée. Dès lors qu'il affirme que le trajet Sion-Zermatt aurait été offert à ses passagers, il considère que cette partie du trajet ne pouvait être considérée comme un vol commercial.

Cette thèse ne saurait être suivie et ce pour plusieurs motifs. En premier lieu l'art. 100 aOSAv – appliqué en l'espèce par le Tribunal fédéral – ne contenait pas la présomption existant actuellement à l'al. 2 de l'art 100 OSAv, laquelle considère que tout vol effectué par une entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation (comme B._____ SA) est un vol commercial. Ensuite, l'avion qui s'était écrasé ne servait en général qu'à des déplacement privés des propriétaires.

Par ailleurs et s'agissant des faits, le Tribunal de céans n'est guère convaincu par les explications et documents fournis par le recourant, lequel est lui-même, faut-il le rappeler, administrateur de la société B._____ SA. En effet, l'autorisation d'atterrir à Zermatt a été formulée par B._____ SA et non par le recourant lui-même (cf. dénonciation d'Air Zermatt du 12 janvier 2009). Par ailleurs nonobstant les documents produits par le recourant et le fait que la société aurait affirmé n'avoir encaissé que 3'150 francs en lieu et place des 4'430 francs correspondant au tarif Genève-Zermatt, il n'est guère logique de

considérer qu'un vol, au départ prévu entre Genève et Zermatt et de caractère commercial, devienne, sous prétexte d'une modification (halte à Sion dont on ne connaît au demeurant pas la raison), une virée privée entre amis à tel point que le pilote se croie obligé, en sus, d'offrir de sa propre poche les coûts effectifs du trajet Sion-Zermatt. Une telle affirmation n'est tout simplement pas crédible et ne suffit pas non plus à renverser la présomption contenue à l'art. 100 al. 2 OSAv.

Dès lors qu'il est établi – et non contesté par le recourant lui-même – que le vol initial Genève-Zermatt était clairement de nature commerciale, le fait que ce voyage ait subi une halte à Sion n'en change pas la nature pour autant. Le fait que le recourant, par ailleurs administrateur de la société titulaire de l'autorisation d'exploitation, ait éventuellement fait un geste commercial en faveur de ces clients, dont le vol ne s'était apparemment pas très bien déroulé, ne fait que confirmer le caractère commercial du vol.

Un vol prévu comme vol commercial au départ ne saurait devenir, parce que la réglementation y relative est plus souple, un vol privé qui permettrait, par exemple d'éluder les règles plus restrictives en matière de transport professionnel de personnes. C'est d'ailleurs bien pour cette raison que l'art. 100 al. 3 OSAv prévoit que pour les vols non commerciaux donnant lieu à rémunération – ceci ne peut que valoir pour les (rares) vols non commerciaux effectués par une compagnie aérienne –, les passagers doivent être *informés au préalable* du caractère privé du vol et des conséquences qui en découlent quant à la couverture de l'assurance (à ce sujet, cf. art. 123 ss OSAv). Or le recourant ne prétend pas avoir fourni une telle information à ses passagers lors de la commande de leur vol à Genève.

5.3.4 Le recourant reproche encore à l'autorité inférieure d'avoir ouvert une procédure à son encontre alors même qu'il avait dûment rempli, le 12 janvier 2009, le formulaire de compte-rendu d'incident SWANS ("*Swiss Aviation Notification System*"). Un tel mode de procéder serait contraire aux "directives de l'OFAC" et à l'art. 77e OSAv. A teneur de cette disposition, aucune procédure pénale n'est ouverte si: a) l'événement ne constitue pas une violation intentionnelle ou par négligence grave des prescriptions légales; b) l'OFAC a eu connaissance de l'événement par le biais d'un compte rendu communiqué dans le cadre du système de comptes rendus visé par la présente section; c) le compte rendu de l'événement a été établi: 1. par la personne ayant causé l'événement, 2. par un tiers, à l'exception des personnes dans l'exercice de leur activité

de surveillance pour le compte de l'OFAC, pour autant que la personne soumise à l'obligation de compte rendu communique également un compte rendu de l'événement dans les 96 heures suivant sa survenance.

C'est en vain que le recourant invoque la protection prévue par cette disposition. En effet, la disposition citée ne vise que les poursuites de nature pénale et non l'ouverture d'une procédure administrative de retrait de licence ou d'autorisation, qui demeure possible en tout temps, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité publique. Par ailleurs, selon sa lettre a, elle ne s'applique que si l'évènement ne constitue "pas une violation intentionnelle ou par négligence grave des prescriptions légales". Or une telle condition n'est clairement pas remplie en l'occurrence. Comme l'ont retenu à juste titre l'autorité inférieure et les tribunaux pénaux, les nombreuses violations du recourant à la législation aérienne, examinées ci-dessus dans le détail, relèvent toutes de la négligence grave.

5.3.5 Au vu de ce qui précède, c'est à bon droit que l'autorité inférieure a retenu que le recourant avait violé la LA et ses ordonnances d'exécution à réitérées reprises en date des 14 décembre 2007 et 9 janvier 2009. Dans ces conditions, l'autorité inférieure était en droit de prononcer, sur la base de l'art. 92 let. a LA, une mesure de retrait temporaire de ses licences de vol privées et professionnelles, ainsi que de son extension au vol de nuit (cf. consid. 3.1 ci-dessus).

6.
Il convient encore de se prononcer sur le choix de la mesure – retrait des licences de vol privées et professionnelles et de l'extension de nuit – et sa durée, fixée par l'autorité inférieure à trois mois. Pour sa part, le recourant se limite, dans ses déterminations du 19 avril 2013, à demander un abaissement de cette durée à un mois.

6.1 L'art. 92 LA ne précise pas l'objet exact du retrait – il peut s'agir de licences, d'autorisations – et n'indique nullement quelle doit être la durée d'une mesure de retrait temporaire. Pour apprécier le cas, l'autorité inférieure a pour seule limite le principe de la proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.; le principe de l'interdiction de l'arbitraire [art. 9 Cst.] est réservé). Pour qu'une mesure soit conforme à ce principe, il faut qu'elle soit apte à produire le résultat escompté (règle de l'aptitude), que celui-ci ne puisse être atteint par une mesure moins incisive (règle de la nécessité) et qu'il existe un rapport raisonnable entre le but d'intérêt public recherché par cette mesure et les intérêts privés en cause, en particulier la restriction à

la liberté personnelle qui en résulte pour la personne concernée (principe de la proportionnalité au sens étroit; ATF 136 IV 97 consid. 5.2.2; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-6784/2011 du 3 juillet 2012 consid. 5). Pour en juger, il faut tenir compte de toutes les circonstances du cas particulier, et en particulier de l'atteinte à la sécurité publique, de la gravité de la faute commise, des antécédents de la personne visée par la mesure, ainsi que d'éventuels intérêts privés (ou professionnels). Ces critères généraux d'appréciation, directement inspirés de l'art. 16 al. 3 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR, RS 741.01) relatif au retrait d'admonestation du permis de conduire – et applicables par analogie au retrait de sécurité dudit permis fondé sur l'art. 16*d* LCR –, doivent valoir par analogie en cas de retrait de licence ou d'autorisation fondée sur la LA, même si cette loi ne connaît pas la distinction précitée et ne vise en principe que le retrait de sécurité; si l'affaire a donné lieu à une sanction pénale, l'autorité administrative en tiendra également compte (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3002/2009 du 18 juillet 2013 consid. 6.1).

6.2 En l'occurrence, tout d'abord, il n'y a pas lieu de critiquer le fait que le retrait prononcé concerne l'ensemble des autorisations de voler du recourant, et non seulement certaines d'entre elles (ou par exemple seulement l'extension de nuit). En effet, l'on a vu ci-dessus que le recourant avait gravement failli à ses devoirs de commandant d'aéronef, ceci à réitérées reprises. Il a effectué trois vols quasiment sans aucune préparation et sans déposer de plan de vol, dont un vol de nuit avec cinq passagers à bord en direction d'une station d'altitude – non équipée pour l'accueillir – alors même qu'en cas de problème, son hélicoptère, un monomoteur par ailleurs non certifié pour les atterrissages en VFR de nuit, aurait été incapable de se poser en urgence en campagne sans courir à la catastrophe. Qui plus est, il a fait en sorte d'échapper aux normes de sécurité applicables en donnant au vol effectué l'apparence d'un vol privé, certainement sans informer ses clients du caractère illicite et dangereux de la situation, dont – à en croire son attitude générale de minimisation, voire sa tendance à reporter sur d'autres la responsabilité de décisions qu'il est censé prendre en tant que commandant de l'aéronef – il n'était visiblement même pas conscient (cf. les faits retenus sous consid. 5.3.1 et 5.3.2 ci-dessus). L'attitude passée du recourant concernant l'incident survenu en 2007, comme l'attitude du recourant au cors de la présente procédure n'est pas de nature à rassurer sur ses aptitudes à assumer ses responsabilités.

Dans ces conditions, le fait d'interdire *complètement* au recourant de voler durant une période déterminée est une mesure nécessaire et parfaitement raisonnable au vu de l'intérêt public recherché. Ainsi, il est constant que la sécurité aérienne est un intérêt public majeur face auquel les autres intérêts, notamment privés, doivent céder le pas (cf. arrêt du Tribunal fédéral 2A.539/2003 consid. 5; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-1983/2006 du 18 octobre 2010 consid. 8.3). Au vu de la faute commise, la durée de la mesure prononcée – trois mois – n'est pas exagérée non plus. Enfin, il n'y a pas non plus lieu de considérer que le recourant a été trop durement sanctionné, de manière globale – compte tenu aussi de l'amende de 1'000 francs prononcée au pénal –, en raison des infractions commises (cf. consid. 3.1 ci-dessus).

7.
Au vu de ce qui précède, c'est également en vain que le recourant soutient que la décision attaquée serait arbitraire. L'art. 9 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst., RS 101) protège contre l'arbitraire de l'Etat et lui impose d'agir conformément aux règles de la bonne foi. Selon la jurisprudence, une décision est arbitraire lorsqu'elle viole gravement une règle de droit ou un principe juridique clair et indiscuté, ou lorsqu'elle contredit d'une manière choquante le sentiment de la justice ou de l'équité. Pour qu'une telle décision soit annulée, il ne suffit pas qu'elle se fonde sur une motivation insoutenable, il faut encore qu'elle soit arbitraire dans son résultat (cf. ATF 134 I 263 consid. 3.1). A l'évidence, on ne se trouve pas dans un tel cas de figure en l'occurrence.

8.
Il résulte de ce qui précède que le recours doit être rejeté.

En application de l'art. 63 al. 1 PA et de l'art. 4 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2), les frais de procédure, arrêtés à 1'500 francs, sont mis à la charge du recourant et compensés par l'avance de frais déjà versée du même montant. Dans la mesure où le recourant succombe, il n'y a pas lieu de lui allouer une indemnité de dépens (art. 64 al. 1 PA a contrario). Quant à l'autorité inférieure, elle n'a pas droit à une telle indemnité (art. 7 al. 3 FITAF).

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.
Le recours est rejeté.

2.
Les frais de procédure, d'un montant de 1'500 francs, sont mis à la charge du recourant et compensés par l'avance de frais déjà versée du même montant.

3.
Il n'est pas alloué de dépens.

4.
Le présent arrêt est adressé:

– au recourant (acte judiciaire)
– à l'autorité inférieure (recommandé)
– au DETEC (acte judiciaire)

La présidente du collège :	La greffière :
Claudia Pasqualetto Péquignot	Myriam Radoszycki

Indication des voies de droit :

La présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral [LTF, RS 173.110]). Ce délai ne court pas du 15 juillet au 15 août inclus (art. 46 al. 1 let. b LTF). Le mémoire doit être rédigé dans une langue officielle et doit indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains du recourant (art. 42 LTF).

Expédition: