



## CADRE DE PRATIQUE DU BIPLACE

### ***Le biplace à la FFVL***

L'assurance en RESPONSABILITE CIVILE, spécifique biplace, proposée par la FFVL garantit le pilote envers son passager si sa responsabilité civile venait à être engagée lors d'un accident en biplace. Comme pour toute assurance responsabilité civile, il faut donc que la faute soit avérée. En cas de faute non avérée, le passager ne bénéficiera d'aucune prise en charge par ce biais-là. C'est une des raisons pour lesquelles il est demandé de proposer à son passager une licence découverte. Celle-ci offre une assurance individuelle accident au passager qui bénéficiera alors d'une prise en charge systématique. Il est à souligner que cette obligation de PROPOSITION d'assurance aux pratiquants répond également à une obligation faite aux fédérations dans le cadre de leurs statuts.

### Le biplace fédéral :

- Peut être réalisé à tout moment individuellement et gracieusement par le pilote qualifié, licencié et assuré, sous sa responsabilité. Licence découverte pour le passager à proposer.
- Peut être réalisé à tout moment par un moniteur licencié qualifié (bi et monitorat) et assuré, au sein d'une Ecole Française de vol libre, dès lors que son passager est titulaire d'une licence-Elève, d'une licence-Volant ou d'une licence-Découverte. Il s'agit ici de la mise en oeuvre d'un moyen pédagogique.
- L'élève biplaceur bénéficie de la RC Biplace FFVL dans les cadres fixés par le cursus de la formation :
  - o entre pilotes qualifiés biplace ou élèves biplaceurs durant toute la durée de la formation
  - o avec des passagers dans le cadre d'une école française de vol libre et sous la responsabilité d'un DTE ainsi que dans le cadre des formations sous responsabilité des formateurs. Ceci implique la présence physique du formateur sur le site. Licence découverte pour le passager à proposer.
- Un titulaire de la qualification Biplace Parapente n'est pas couvert pour le Biplace Delta sans la qualification correspondante.
- Un titulaire de la qualification Biplace Delta n'est pas couvert pour le Biplace Parapente sans la qualification correspondante.
- Le titulaire des deux qualifications est couvert par la même assurance RC-Biplace.
  
- L'UF 4 validé du BEES 1° option vol libre spécialité parapente et delta permet l'équivalence de la qualification biplace dans la spécialité concernée. Certification par les ligues, prendre contact avec le RRF.



### Biplace Professionnel :

#### **Régime général de l'enseignement, de l'encadrement et de l'animation des activités physiques et sportives (APS) :**

L'ex article 43 est aujourd'hui codifié aux articles L.363-1 et L.363-2 de code de l'éducation.

*L'article L.363-1 précise que seuls peuvent, contre rémunération, enseigner, animer, entraîner ou encadrer une activité physique ou sportive, (.....) à titre d'occupation principale ou secondaire, de façon régulière, saisonnière ou occasionnelle (.....) les titulaires d'un diplôme (.....) enregistré au répertoire national des certifications professionnelles.....*

**Ainsi la pratique du biplace payant entre dans le champ d'application de cette loi et nécessite, de ce fait, la possession du Brevet d'Etat d'Educateur Sportif (B.E.E.S.) - option Vol Libre.**

C'est la situation du biplace professionnel classique sur site touristique, que ce soit au sein d'écoles ou comme unique activité du professionnel concerné.

Ceci implique pour le biplaceur professionnel de remplir les obligations légales et fiscales inhérentes à cette pratique professionnelle soit :

- Responsabilité civile enseignant professionnelle.
- Déclarations établissement et/ou éducateur liées à la loi sur le sport ( auprès des DDJS)
- Déclarations fiscales (suivant les statuts professionnels, URSSAF .....

### Biplace associatif / biplace professionnel :

**La pratique du biplace, qu'elle soit amateur ou professionnelle, est soumise aux mêmes exigences sécuritaires, pratiquée avec un matériel similaire et sur les mêmes sites. Sur le terrain, rien ne les distingue aux yeux du néophyte venu découvrir notre activité, rien si ce n'est le contexte bénévole ou professionnel, autrement dit payant ou non payant. Cette proximité provoque parfois, ça et là, quelques frictions entre ces 2 partenaires fédéraux que sont les clubs et les Organismes à But Lucratif (OBL).**

Les règles fiscales nous rappellent que :

**Le biplace fédéral ne peut donner lieu à une quelconque rémunération du pilote.**

S'il venait à y avoir participation financière du passager, elle doit être adressée directement et exclusivement au club.

Pour autant le club n'est pas moins une personne morale qui se doit de respecter certaines règles fiscales notamment en matière de concurrence. Une instruction publiée au Bulletin Officiel des Impôts du 15 septembre 1998 ([http://doc2.impots.gouv.fr/aida/Apiw.fcgi?ACTION=td&TOC\\_ID\\_SEL=5&UD\\_ID=C02BOI PUB290](http://doc2.impots.gouv.fr/aida/Apiw.fcgi?ACTION=td&TOC_ID_SEL=5&UD_ID=C02BOI PUB290)) précise les dispositions réglementaires en la matière, nous appellerons cette règle « la règle des 4 P ».



Ce sont dans l'ordre de prévalence :

- le « **Produit** » proposé par l'organisme,
- le « **Public** » qui est visé,
- les « **Prix** » qui sont pratiqués,
- la « **Publicité** » (communication) réalisée.

En cas de gestion désintéressée, le caractère lucratif d'un organisme ne peut-être constaté que si celui-ci fait concurrence à des organismes du secteur lucratif (ex : si le produit proposé est équivalent à celui d'un professionnel, l'activité prend un caractère lucratif aux yeux de l'administration fiscale).

Le caractère payant confère également un aspect contractuel plus fort et engage, de fait, davantage tant le pilote que le président. Il est par conséquent impératif :

- D'être certain que le cadre associatif ait été bien précisé au passager et que celui-ci l'ait intégré.
- Qu'un bilan financier du club conforme aux règles fiscales des associations en fasse état, clairement.

En résumé, le biplace associatif :

- Peut être réalisé à tout moment individuellement et gracieusement par le pilote qualifié et assuré, sous sa responsabilité.
- Peut comporter une participation financière du passager, et dans ce cas :
  - o Il est réalisé **sans rentrer en concurrence** avec les OBL localement.
  - o Cette participation financière va **exclusivement** dans la caisse du Club
  - o Il est réalisé en accord et sous la **responsabilité** du président du club garant du fonctionnement.
  - o Le passager est **informé** du cadre associatif du déroulement de l'action.

#### Biplace et recherche de responsabilité

#### **Définitions :**

**Obligation de moyens** : Obligation suivant laquelle le pilote du biplace doit s'être donné tous les moyens pour assurer la sécurité du passager (choix du site, des conditions, équipement (casque, aile, secours, etc...) assurance, qualification ...). Dès lors que le passager subi un dommage pendant une partie du vol, un manquement à l'obligation de moyens devra être démontré pour entraîner la responsabilité du pilote.

**Risque accepté** : Principe selon lequel une personne est sensée être consciente des risques inhérents à une pratique sportive. Théorie seulement retenue dans un cadre de compétition.

**Obligation de résultat** : Pas d'erreur possible, dès lors que le passager subi un dommage quelconque, pendant le vol, c'est le pilote qui en supporte la responsabilité.



### **Principes et jurisprudences :**

En tant qu'activité sportive, le vol libre s'est toujours prévalu de la notion d'obligation de moyens concernant les actes d'enseignement comme la pratique du biplace. Cette notion entraînait celle de risque accepté.

Depuis 1997, la Cour de Cassation a retenu une obligation de sécurité, donc de résultat, de la part du pilote de biplace dans les phases où le passager n'est pas actif.

Cet arrêt ayant valeur de jurisprudence, nous sommes dorénavant soumis à une obligation de résultat dans les phases où le passager n'est pas actif et à une obligation de moyens dans les phases où le passager est actif.

Il en résulte que la responsabilité du pilote sera engagée :

- systématiquement dans les accidents survenus lors des phases où le passager n'est pas actif.
- Si la faute est avérée dans les phases où le passager est actif.

Cependant on rappellera qu'indépendamment de cette responsabilité civile pour laquelle il y a une garantie d'assurance, rien n'interdit la victime ou le parquet du Procureur de la République, de poursuivre le pilote biplaceur si les circonstances démontrent que celui-ci a eu un comportement justifiant une poursuite pénale.