

10828

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant la modification de la loi sur la navigation aérienne

(Du 10 février 1971)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de loi fédérale modifiant la loi du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne (LNA). Les modifications proposées concernent diverses dispositions qui se sont révélées insuffisantes à la suite du développement rapide de l'aviation ou qui ne répondent plus aux besoins actuels de notre pays et de sa population.

I. Vue d'ensemble

Eu égard aux nouveautés techniques, à des besoins économiques différents et à l'urgence de prendre des mesures efficaces contre le bruit des aéronefs et les attentats criminels contre l'aviation, il apparaît indispensable de compléter la base légale de notre aviation civile. Abstraction faite d'améliorations et de mises au point d'importance surtout formelle ou technique, les principales innovations proposées peuvent être groupées comme il suit:

- Pour des raisons d'hygiène sociale, certaines zones proches des aéroports doivent d'urgence être soustraites aux constructions. Il n'est pas possible de combattre le bruit des avions à grand renfort de capitaux publics et privés, tout en tolérant sans restrictions la construction de nouvelles habitations dans les zones de bruit des aéroports. Il est nécessaire de nous fournir la base légale qui nous permettra d'imposer d'efficaces limites de droit public dans le domaine des constructions (art. 42, 1^{er} al., let. b, du projet).
- Les dangers que la détonation balistique des avions supersoniques fait courir à la population exigent du législateur qu'il prenne clairement position. La voie à suivre a été longtemps fort discutée, mais tous les milieux sont aujourd'hui d'accord pour estimer qu'on ne saurait accepter de «vivre avec le bruit supersonique», comme certains l'ont préconisé à l'étranger (art. 14, 1^{er} al., du projet).

- Le transport professionnel de personnes et de biens sur des lignes de navigation aérienne exploitées régulièrement doit être l'objet d'une concession. A ce propos, il y a lieu de faire une distinction plus nette entre la concession générale du droit d'exploiter et une concession pour des lignes déterminées (art. 27). En trafic non régulier, le principe de la liberté d'industrie totale des entreprises suisses est maintenu et le statut juridique des entreprises étrangères est confirmé (art. 33^{bis} du projet).
- A la suite des expériences que l'autorité chargée du registre a faites avec de fâcheuses affaires de prête-noms (art. 53 du projet), il est urgent de renforcer les conditions auxquelles un aéronef affecté au trafic commercial est immatriculé dans le registre matricule suisse.
- La multiplication des détournements d'aéronefs et autres actes criminels contre la navigation civile oblige à prendre des mesures préventives de police qui permettent d'agir rapidement. Aujourd'hui, on est souvent dans le doute sur la compétence qu'ont les autorités fédérales et cantonales d'ordonner et d'appliquer les mesures qui s'imposent. Il est nécessaire de régler clairement ces attributions sur le plan légal (art. 100^{bis} du projet).

II. Partie générale

a. Situation initiale

La loi du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne est une loi-cadre qui renonce sciemment à régler un nombre excessif de détails sur le plan légal. Au moment où elle a été discutée, l'opinion prévalait qu'il n'était pas encore possible de prédire avec certitude ce que serait l'évolution de l'aviation civile; aussi fut-il décidé de n'inscrire que les principes dans la loi et de régler tous les problèmes d'organisation et les questions techniques par un arrêté du Conseil fédéral, une ordonnance du département ou un règlement de l'Office de l'air. Cette idée première s'est révélée judicieuse et nous ne voudrions pas nous en écarter lors de la modification prochaine de la loi.

C'est parce qu'on s'est borné à l'essentiel qu'il a été possible, au cours des vingt-trois dernières années, de résoudre généralement de façon rationnelle et économique les nouveaux problèmes si divers qu'a soulevés la navigation aérienne. Rappelons par quelques chiffres combien l'aviation civile a évolué durant ce laps de temps. Nous prenons comme point de comparaison l'année 1950, qui est celle de l'entrée en vigueur de la loi sur la navigation aérienne.

	1950	1969
- Nombre d'aéronefs immatriculés dans le registre matricule suisse	604	1 435
- Nombre de licences valables du personnel aéronautique suisse	2 300	11 067

	1950	1969
- Nombre d'entreprises suisses de transports aériens s'occupant de transports professionnels.....	30	56
- Longueur du réseau exploité en trafic régulier par Swissair (en kilomètres)	30 083	176 482
- Mouvements d'aéronefs en trafic régulier, non régulier, à la demande et privé (sans le vol à voile) sur tous les aérodromes suisses	138 028	1 062 784
- Prestations du trafic régulier en provenance et à destination de la Suisse, y compris le transit		
- Passagers.....	433 887	5 300 032
- Fret et envois postaux, en tonnes	9 706	160 052
- Nombre d'entreprises étrangères qui touchent la Suisse en trafic régulier	14	47
- Total des investissements suisses faits jusqu'ici dans les aéroports, ouverts à l'aviation commerciale, de Bâle-Mulhouse, Genève-Cointrin et Zurich (sans les installations pour la sécurité aérienne), en francs	690 884 000	

Il ressort, ne serait-ce qu'indirectement, de ces chiffres que des questions fort variées se sont posées au cours des vingt-et-une dernières années à nos autorités de surveillance de l'aviation civile; il a fallu

- obtenir et défendre, politiquement et économiquement, les droits de trafic suisses en trafic aérien international,
- permettre le déroulement d'un trafic plusieurs fois accru sur nos aérodromes,
- améliorer en permanence et à grands frais notre sécurité aérienne dans un espace atmosphérique toujours plus fortement sollicité,
- lutter contre le bruit des aéronefs à moteur, au sol et en vol,
- assurer une relève de pilotes suffisante pour l'aviation commerciale.

La loi a été révisée deux fois jusqu'ici. Dans les deux cas, il s'est agi de problèmes de politique législative de portée limitée, qui exigeaient un remaniement de diverses dispositions existantes. La loi fédérale du 2 octobre 1959 (RO 1960 385) a modifié les dispositions relatives aux enquêtes sur les accidents d'aéronefs, tandis que celle du 14 juin 1963 (RO 1964 317) nous a autorisés à édicter des prescriptions sur les atterrissages en montagne et sur la lutte contre le bruit des avions ainsi qu'à réorganiser le service civil et militaire de la sécurité aérienne. Il s'agit aujourd'hui de procéder à d'autres adaptations aux conditions nouvelles.

b. Elimination de lacunes existantes

Toute législation sur une matière en pleine évolution et essentiellement technique risque très rapidement d'être anachronique. Plus le législateur cherche à établir des règles détaillées, plus son œuvre risque d'entraver une saine évolution ou de révéler des lacunes que des prescriptions d'exécution

auraient permis de combler sans que soit violé l'esprit de la loi, s'il s'en était tenu à des principes. Nous préférons continuer à suivre la voie empruntée jusqu'ici et édicter si possible des dispositions-cadres qui n'enserrent pas d'avance l'aviation dans un étai. Même si parfois la tentation est proche de régler déjà des détails dans la loi et de définir par exemple ce qui est considéré comme aéronef ou comme vol commercial, nous voudrions sciemment y renoncer et conserver à la loi sur la navigation aérienne son caractère de loi-cadre.

Il convient de relever de prime abord que les défauts et les lacunes de la loi actuelle n'ont jamais été considérés comme très graves. A une exception près (détonation balistique), il s'est presque toujours agi de résoudre des problèmes d'interprétation ou des questions techniques ou administratives.

Ces prochaines années, toute une série de prescriptions d'exécution doivent être modifiées et adaptées aux besoins actuels, dans le cadre d'un plan d'ensemble de la législation sur la navigation aérienne. Mais auparavant, il est souhaitable ou nécessaire de procéder à quelques mises au point de leurs bases légales. Nous estimons donc le moment venu de créer ces bases par une révision partielle de la loi. Cette révision porte sur les douze groupes de problèmes ci-après :

1. *Collaboration avec des autorités étrangères* (art. 3^{bis} du projet) : En vue d'arriver à la rationalisation nécessaire dans l'exécution des tâches de surveillance, nous envisageons de coordonner, pour certaines d'entre elles, l'activité des autorités suisses avec celle des autorités aéronautiques étrangères ou des organisations internationales et de mettre sur pied une entraide et une collaboration techniques. En particulier, l'étroite coopération d'entreprises suisses de navigation aérienne avec des entreprises étrangères, l'indispensable contact permanent avec les organisations étrangères de la sécurité aérienne et les accords nécessaires aux opérations de recherches et de sauvetage nous obligent à chercher de nouvelles voies. Dans le cadre de ses attributions et d'entente avec les autres autorités fédérales intéressées, l'Office de l'air doit être en mesure de passer de son propre chef les accords voulus, qui ne peuvent naturellement se rapporter qu'à des questions techniques.

2. *Atterrissages en montagne* (art. 8 du projet) : En 1963, alors que l'opinion publique suisse faisait preuve d'un vif intérêt pour la question, les dispositions sur l'atterrissage d'aéronefs en dehors des aérodromes bénéficiant d'une concession ou d'une autorisation ont été révisées par un amendement à la loi (RO 1964 317). La multiplication des atterrissages sur des glaciers, en partie à des fins commerciales, a été surtout critiquée par la Ligue suisse pour la protection de la nature, le Club alpin suisse et la Ligue suisse contre le bruit. Comme aucun argument économique de poids, ni quelque autre intérêt ne militaient en faveur de l'ouverture illimitée de nos montagnes aux atterrissages d'avions ou d'hélicoptères, nous vous avons alors proposé de limiter fortement les possibilités d'atterrir sur des places d'atterrissage en montagne, c'est-à-dire en dehors des aéroports ou des champs d'aviation organisés et surveillés. Tel qu'il a été adopté par les conseils législatifs, l'article 8, 3^e alinéa, a la teneur suivante :

³ Des atterrissages en montagne en vue de l'entraînement des pilotes et pour le transport de personnes à des fins touristiques ne peuvent avoir lieu que sur des places d'atterrissage désignées par le Département des transports et communications et de l'énergie d'entente avec le Département militaire fédéral et les autorités cantonales compétentes. Le nombre de ces places d'atterrissage sera restreint.

Ainsi que l'expérience l'a montré, il serait souhaitable que, pour des cas de brève durée et pour des raisons importantes, le Département des transports et communications et de l'énergie pût concéder des exceptions à la règle stricte du 3^e alinéa, après entente avec le canton et la commune en cause. Bien qu'une telle adjonction n'ait pas une importance décisive, nous voudrions ajouter un nouvel alinéa 5, qui permette par exemple d'autoriser pendant quelques jours des transports par aéronefs lorsqu'un chemin de fer de montagne cesse de desservir un centre touristique ou lors d'une grande manifestation sportive.

Les organisations suisses de sauvetage, qui fournissent un travail universellement apprécié en venant au secours des nombreuses victimes d'accidents de montagne, ont demandé aux autorités de surveillance de leur permettre aussi les atterrissages en dehors des places autorisées, à des fins d'exercice. A l'appui de leur requête, ces organisations ont déclaré à juste titre que les opérations de sauvetage nécessitaient souvent un atterrissage à des emplacements difficiles, ce qui présupposait un entraînement correspondant des pilotes. Les autorités de surveillance n'ont pu s'empêcher de reconnaître le bien-fondé de cette argumentation, mais la teneur actuelle de l'article 8, 3^e alinéa, n'autorise pas d'atterrissages, pour de tels vols d'entraînement, en dehors des 48 places d'atterrissage désignées par le Département des transports et communications et de l'énergie (FF 1966 II 865; nouvelle publication dans le courant de 1971). Nous jugeons admissible de compléter les prescriptions existantes, afin de permettre aux organisations de sauvetage de remplir leur tâche humanitaire (art. 8, 6^e al.).

3. *Mesures contre la pollution de l'air et d'autres atteintes nuisibles ou incommodes* (art. 12 du projet): Outre les mesures de police destinées à sauvegarder la sécurité aérienne et à lutter contre le bruit, il y a lieu d'autoriser aussi le Conseil fédéral à arrêter des prescriptions permettant de lutter contre la pollution de l'air et d'autres atteintes nuisibles ou incommodes découlant de l'exploitation d'aéronefs. Cette adjonction est en harmonie avec l'article 24^{septies} de la constitution fédérale qui a été adopté par les chambres fédérales en 1970 (message du 6 mai 1970; FF 1970 I 773).

4. *La détonation balistique* (art. 14 du projet): Sous la présidence du professeur Meinrad Schär, Zurich, un comité d'action s'est constitué en 1969, en vue de compléter l'article 37^{ter} de la constitution fédérale par les 2^e et 3^e alinéas suivants:

² Il est interdit aux avions de survoler le territoire de la Confédération à des vitesses supersoniques.

³ Le Conseil fédéral fixera des exceptions pour les avions militaires suisses.

La collecte des signatures pour une initiative populaire est en cours et, aujourd'hui déjà, il est certain qu'elle aboutira. Cette initiative contient une clause de retrait.

Au nom du Conseil fédéral, le chef du Département des transports et communications et de l'énergie en fonctions à l'époque a notamment répondu comme il suit, le 19 décembre 1967, à une interpellation Schmidt-Lenzbourg, au Conseil national (Bull. stén. Conseil national, p. 603):

Le Conseil fédéral est décidé à ne pas admettre les survols de notre pays aux vitesses supersoniques lorsqu'ils s'accompagnent d'un bruit intolérable pour les régions survolées; dans ses estimations, il adoptera un critère sévère. Une telle interdiction pourrait se baser sur l'article 12 de la loi sur la navigation aérienne, selon lequel le Conseil fédéral arrête les prescriptions de police pour l'usage de l'espace atmosphérique, et cela également du point de vue de la lutte contre le bruit. Aux termes de l'article 12 de ladite loi, c'est le Conseil fédéral qui est compétent; une telle décision peut être très rapidement prise.

Mais nous ne serons guère avancés si les Etats qui nous entourent n'adoptent pas des mesures analogues; en effet, de larges régions de notre pays – et à coup sûr les villes de Bâle, Genève et Zurich – demeureraient exposées à la détonation balistique d'avions volant au dehors de nos frontières.

Aussi est-il nécessaire de traiter et de résoudre le problème sur le plan international. Les organisations compétentes se sont d'ailleurs mises à la tâche.

Les résultats de cette concertation, que nos délégués cherchent à activer, peuvent être envisagés avec une certaine confiance. D'autres que nous partagent en effet notre souci. En nombre, les intérêts particuliers des pays participant à la construction de ces avions sont en minorité – et même là, l'importance de la lutte contre le bruit des avions est aujourd'hui pleinement reconnue.

Il est d'autres Etats européens dont le gouvernement a manifesté devant le Parlement l'intention d'édicter le cas échéant des interdictions et des limitations; tel est le cas de la République fédérale allemande et de la Suède. Mais partout il est jugé encore prématuré de proclamer une interdiction des survols au sens de l'interpellation. Le Conseil fédéral partage cet avis, pour des raisons matérielles et politiques.

Pour ces considérations, le Conseil fédéral ne se bornera pas à attendre une réglementation internationale, mais il cherchera à la faire progresser. Si cependant, contre toute attente, il devait apparaître qu'une réglementation satisfaisante ne peut pas être établie à temps sur le plan international, le Conseil fédéral n'hésitera pas à édicter lesdites restrictions sur la base du droit national.

Cette déclaration conserve aujourd'hui encore toute sa valeur.

De leur côté, M. Max Arnold, au Conseil national, et M. Willi Wenk, au Conseil des Etats, ont présenté le 19 décembre 1969 des initiatives parlementaires similaires, qui sont ainsi conçues:

I

La loi fédérale du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne est complétée comme il suit:

Art. 12

Le Conseil fédéral arrête les prescriptions de police pour l'usage de l'espace atmosphérique, notamment afin de sauvegarder la sécurité aérienne et de combattre le bruit provoqué par les aéronefs.

Le vol à une vitesse supersonique est interdit au-dessus du territoire suisse. Le Conseil fédéral détermine les dérogations pouvant être faites pour les avions militaires suisses.

II

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1971.

Nous estimons que le but de l'initiative constitutionnelle et des deux initiatives parlementaires se justifie.

Telle que la situation juridique se présente et en raison de la volonté que nous avons maintes fois affirmée de décréter au besoin de notre propre chef des limitations appropriées, une prescription expresse sur le plan constitutionnel ou légal ne s'imposerait pas. Elle peut néanmoins avoir sa valeur pour renforcer nos intentions.

Il est à prévoir qu'un trafic aérien aux vitesses supersoniques ne sera nulle part admis sur des régions peuplées tant que les redoutables effets au sol ne pourront pas être sérieusement évités. En raison des intérêts économiques en jeu, la technique s'emparera d'autant plus intensément du problème. Il ne faut pas croire à la légère que ses efforts ne parviendront jamais au but. Si jamais des vols supersoniques pouvaient être exécutés sans détonation balistique, l'interdiction deviendrait sans objet et elle pourrait être supprimée ou assouplie. Il est d'ailleurs permis de supposer que l'initiative constitutionnelle sera retirée si la nouvelle teneur proposée de l'article 14 est adoptée.

La question de la réglementation légale des vols autres que militaires aux vitesses supersoniques fait aujourd'hui l'objet de discussions dans de nombreux Etats. Il y a lieu de signaler à ce propos un rapport d'un intérêt tout particulier en provenance des Etats-Unis d'Amérique. Ce rapport procède lui aussi de l'idée qu'une limitation de ces vols au-dessus du sol s'impose pour la sauvegarde de l'environnement; toutefois, il relève clairement que le but à atteindre consiste à assurer une protection contre la détonation balistique et non à interdire les vitesses supersoniques comme telles. Partant de là, il arrive à la solution suivante: les vitesses supersoniques au-dessus des Etats-Unis ne doivent être admises qu'avec la permission spéciale de l'autorité de surveillance; celle-ci ne sera accordée que si le requérant se porte garant qu'aucune détonation balistique ne se produira sur la surface terrestre (ou, pour des vols d'essai et de contrôle, dans des espaces aériens spécialement désignés).

Les discussions au sujet de la détonation balistique ont d'ailleurs tendance à faire oublier que le bruit au départ des avions supersoniques mérite lui aussi de retenir l'attention et que l'exploitation et la mise en service de ces avions soulèvent en outre de tout autres problèmes encore irrésolus. Il se peut par exemple que les conditions de l'atmosphère supérieure subissent certaines influences à longue échéance. Ce sont là tout autant de choses qui peuvent d'autant moins être réglées par la législation d'un petit pays; comme par le passé, nous suivrons donc attentivement et activement les aspects internationaux des vols civils supersoniques.

Pour les aéronefs de l'armée suisse, les dispositions de la loi sur la navigation aérienne ne font règle que si elles ont été expressément déclarées appli-

cables par le Conseil fédéral (art. 106, 2^e al.). Il appartient donc au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions sur les vols supersoniques des aéronefs militaires suisses.

5. *Navigation aérienne commerciale* (art. 28 à 35 de notre projet): Il y a notamment trois secteurs dans lesquels des difficultés sont apparues au cours des années écoulées:

- a. Les dispositions en vigueur jusqu'ici sur l'octroi de concessions pour l'exploitation de lignes procédaient de l'idée que les entreprises en cause assuraient exclusivement ou principalement du trafic régulier. C'est pour de telles entreprises qu'a été conçue la prescription selon laquelle la concession accordée à des entreprises suisses doit contenir des dispositions sur la prévoyance en faveur du personnel, la constitution de réserves et les conditions d'acquisition par la Confédération (art. 29). Mais, en pratique, des concessions ont été accordées non seulement à Swissair, mais encore à quelques entreprises de ligne non régulières, qui assurent divers services d'apport (p. ex. Zurich-Samedan); dans de tels cas, cette prescription n'a pas sa raison d'être. Il convient donc, d'une part, de prévoir à l'avenir une concession générale du droit d'exploiter et une concession particulière pour l'exploitation d'une ligne déterminée (art. 27), et, d'autre part, de limiter l'application de la prescription précitée à la concession générale du droit d'exploiter (art. 29, 2^e alinéa).
- b. Après la débâcle de Globe Air, en 1967, de nombreux efforts ont été entrepris en vue d'obtenir que le trafic dit de navette, nouvelle forme de trafic participant du trafic de ligne et du trafic à la demande, fasse lui aussi l'objet d'une concession. Mais il y a lieu de tenir compte des facteurs ci-après:
 - Les diverses formes d'exploitation sont encore en pleine évolution, et il est donc souhaitable d'attendre encore quelques années avant d'adopter une réglementation définitive.
 - La sécurité est plus ou moins directement liée à l'existence de moyens financiers suffisants; c'est là un point de vue dont a tenu compte la nouvelle teneur de l'article 157, 3^e alinéa, du règlement d'exécution (RNA).
 - Il est possible de parer à une activité indésirable d'entreprises étrangères travaillant sous le couvert du pavillon suisse grâce à la disposition de l'article 157, 2^e alinéa, lettre c, RNA, que vient compléter le renforcement proposé des dispositions sur la nationalité, à l'article 53 de notre projet.
 - Des ingérences étrangères dans la sphère d'activité des entreprises suisses de trafic régulier et non régulier peuvent être prévenues en tant que le besoin s'en fait réellement sentir, ne serait-ce qu'en application de l'article 162, 4^e alinéa, RNA.

Nous voudrions donc nous en tenir provisoirement au principe de l'entière liberté des entreprises suisses n'exploitant pas de lignes régulières et nous borner à préciser les dispositions actuelles des articles 35 LNA et 162, 4^e alinéa, RNA, surtout en ce qui concerne les réserves imposées à l'activité d'entreprises étrangères (art. 33^{bis} du projet).

- c. Ces dernières années, des difficultés sont apparues à plus d'une reprise du fait que des aéronefs suisses ont joué un rôle plus ou moins ténébreux dans des régions en proie à des troubles politiques. Dans ces circonstances, il paraît opportun de prévoir la possibilité d'introduire des limitations non seulement pour des motifs de sécurité de l'exploitation, mais encore pour des raisons politiques (art. 34).

6. *Zones de sécurité et zones de bruit* (art. 42 à 44^{bis} du projet): Actuellement, nous faisons procéder à grands frais à de vastes enquêtes socio-psychologiques sur le bruit des avions, avec la participation financière des cantons principalement intéressés de Zurich, Bâle-Ville et Genève. Le but de ces enquêtes scientifiques consiste à trouver des bases inattaquables pour la création de zones dites de bruit autour des trois grands aéroports suisses ouverts au trafic commercial. Il ne faut pas s'attendre à ce que ces vastes travaux soient achevés avant la fin de 1972.

Il s'agit toutefois de préparer à temps les bases légales, aujourd'hui absentes, qui permettront de porter remède aux inconvénients du bruit dans les zones bordant les aéroports. Grâce à l'article 42 remanié, nous serons notamment en mesure de régler l'utilisation et la construction de nouveaux bâtiments dans un rayon déterminé autour d'aérodromes publics et de fixer les détails dans un plan de zone. Il est devenu urgent d'améliorer les conditions d'habitation dans le voisinage des aéroports. Malheureusement, lorsque le programme suisse des aérodromes a été établi et exécuté (arrêté fédéral des 22 juin 1945/14 décembre 1956; RS 7 736; RO 1957 321), on se rendait encore trop peu compte qu'un jour, dans les régions avoisinant nos aéroports, se poseraient des problèmes de bruit qui exigeraient une nette séparation entre

- les zones ne pouvant de toute façon plus être habitées,
- les zones pouvant être utilisées dans certaines conditions pour des habitations, mais non pour des hôpitaux, des sanatoriums, des écoles, etc., et enfin
- les zones exemptes de toute restriction en matière de construction.

Cette lacune doit être comblée. Les frais d'expropriation de fait que les plans de zone entraîneront dans de nombreux cas seront considérables. Mais, sans connaître l'extension définitive des zones, il sera impossible de procéder à une évaluation quelque peu sûre des dépenses.

Pour divers aéroports, le soin d'édicter des prescriptions sur les zones de bruit peut être éventuellement confié au canton intéressé (art. 42, 2^e al.), étant entendu toutefois que la procédure sera conforme aux prescriptions de la loi sur la navigation aérienne. Cette réserve en faveur des cantons a deux raisons:

- La création de zones de bruit est urgente. En l'absence de prescriptions de la Confédération, le canton de Zurich a déjà commencé à chercher des solutions sur le plan cantonal. Dans la loi zurichoise du 27 septembre 1970 sur les mesures à prendre contre les effets du bruit des avions et des gaz d'échappement dans les régions avoisinant l'aéroport de Zurich, il est dit notamment ce qui suit: «Dans les zones bordant l'aéroport de Zurich, la construction de nouveaux bâtiments et l'utilisation de bâtiments existants sont soumises aux restrictions nécessaires pour empêcher ou réduire à un niveau supportable les conséquences actuelles et prévisibles du bruit et des gaz d'échappement d'avions qui sont à la longue intolérables ou nuisibles à la santé». Nous n'avons nullement l'intention de remplacer la réglementation cantonale déjà existante par des restrictions détaillées à ranger dans le règlement d'exécution de la loi sur la navigation aérienne. Il s'impose bien plutôt de déléguer en pareil cas la compétence de la Confédération au canton qui a déjà fourni le premier travail nécessaire, à condition cependant que les prescriptions cantonales ne soient pas en contradiction avec celles de la Confédération, même en cas de modifications ultérieures.
- Les restrictions en matière de construction empiéteront sensiblement sur le droit public des cantons en cause. Aussi pourra-t-il être hautement souhaitable, selon le cas, d'harmoniser les prescriptions spéciales de construction, compte tenu de toutes les conséquences financières en résultant, avec le droit du canton sur la matière et sa législation financière.

L'article 44 dispose que la restriction de la propriété foncière par le plan de zone ne donne droit à une indemnité que si elle équivaut dans ses effets à une expropriation. Ces indemnités doivent être supportées par l'exploitant d'aérodrome, qui est le bénéficiaire de cette mesure (art. 45, 2^e al., let. b). Il reste à déterminer dans quelle proportion la Confédération doit participer à ces frais (art. 45, 3^e al., art. 101, 2^e al.). Dans chaque cas particulier, ce sont les chambres fédérales qui devront prendre une décision.

7. *Frais de la sécurité aérienne* (art. 45, 46 et 48 du projet): Nous prévoyons une importante innovation dans le domaine de la sécurité aérienne. Jusqu'à présent, l'exploitant d'un aérodrome supportait les frais des installations pour le service de sécurité et de leur usage «en tant qu'il y a relation avec l'usage de l'aérodrome par des aéronefs». D'après la structure actuelle de la sécurité aérienne, cette distinction est anachronique et ne peut plus être maintenue. L'application de cette disposition sur le plan légal soulève elle aussi des problèmes, et elle a occasionné de grosses difficultés dans la pratique. Nulle part il n'est dit d'après quels principes il y a lieu de fixer cette répartition de frais, car il est bien évident que tous les frais de la sécurité aérienne sont d'une manière ou d'une autre en rapport direct ou indirect «avec l'usage de l'aérodrome». En raison de l'enchevêtrement des différents services, il y a longtemps qu'il n'est plus possible d'établir la distinction claire et précise qui avait été primitivement envisagée entre les frais de la sécurité aérienne générale et les frais découlant du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome. Actuelle-

ment, les exploitants d'aérodrome participent pour environ 29,6 pour cent aux frais de la sécurité aérienne, qui ont atteint, en 1969 par exemple, les montants suivants:

	Francs
- Aéroport de Zurich	3 928 363.—
- Aéroport de Genève-Cointrin	2 524 637.—
- Aéroport de Berne-Belp	276 809.—
- Aéroport de Bâle-Mulhouse	502 902.—
Total des participations des exploitants d'aérodrome	<u>7 232 711.—</u>

Après déduction de ces contributions, les frais à la charge de la Confédération se sont élevés, en 1969, à 16 038 327 francs. En outre, la Confédération a encore assumé la quote-part suisse des dépenses pour la sécurité aérienne dans l'Atlantique nord, d'un montant de 1 140 882 francs, ce qui fait au total 17 179 209 francs, autrement dit 70,4 pour cent environ de l'ensemble des frais pour la sécurité aérienne suisse.

Nous envisageons désormais de supprimer complètement la participation des aéroports (art. 48) et d'indemniser d'une autre manière la Confédération, que ce soit par la perception d'une taxe de sécurité aérienne, aujourd'hui déjà de la compétence du Conseil fédéral (art. 3, 3^e al.), ou par la participation de la Confédération aux aéroports (art. 102). Il appartiendra au Département des transports et communications et de l'énergie de trouver la formule adéquate, étant entendu que la couverture des dépenses de la Confédération pour la sécurité aérienne doit être progressivement recherchée.

8. *Registre matricule* (art. 52 à 55 du projet): Les dispositions en vigueur sur le registre matricule se sont révélées insuffisantes au cours des années. Elles doivent être complétées sur les points suivants:

- Il est possible de renoncer à n'immatriculer que les aéronefs qui ont été reconnus propres au vol par un contrôle officiel. En effet, il est parfois indispensable de procéder à une immatriculation avant que le contrôle officiel puisse avoir lieu. Exemples: un avion acheté par un Suisse aux Etats-Unis doit pouvoir être amené en Suisse avec des marques de nationalité suisses, en tant qu'avion immatriculé dans notre registre, ou bien un nouveau type suisse doit être essayé pour fournir précisément la preuve qu'il est propre au vol. Dans de tels cas, il fallait jusqu'ici se tirer d'affaire au moyen d'immatriculations «provisoire», car, par la nature des choses, un contrôle officiel avant l'immatriculation ne pouvait se faire qu'à l'étranger, à très grands frais, ou même, pour de nouveaux modèles, il était totalement impossible.
- Si, jusqu'à présent, aucune disposition légale n'interdisait de faire aussi inscrire, à côté du propriétaire, une personne quelconque en qualité d'exploitant, nous voudrions limiter dorénavant cette possibilité aux personnes qui, indépendamment de la preuve de la propriété, pourraient aussi être inscrites comme propriétaires dans le registre. Les relations officielles avec les exploitants d'aéronefs suisses seront de la sorte sensiblement simplifiées

dans tous les cas où un aéronef est utilisé en permanence à l'étranger, où, d'après le droit en vigueur, un exploitant étranger s'est fait inscrire dans le registre suisse et où, par conséquent, les rapports d'affaires entre le préposé au registre et l'exploitant inscrit doivent se dérouler entre la Suisse et le domicile souvent instable de l'exploitant à l'étranger. Cette réforme et cette rationalisation tendent à ce que le préposé n'ait plus à traiter qu'avec des exploitants inscrits pouvant être atteints en Suisse.

- D'après l'article 17 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (RS 13 619), les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur les registres duquel ils sont immatriculés. Cette nationalité a diverses conséquences importantes: l'Etat d'enregistrement répond – avec les moyens appropriés – de la surveillance technique; le statut juridique de l'aéronef à l'étranger se base sur les relations qui existent avec l'Etat d'enregistrement; celui-ci assume aussi une certaine responsabilité politique pour l'utilisation de l'aéronef à l'étranger. Dans des temps critiques, l'Etat d'enregistrement se réservera aussi d'avoir lui-même recours aux aéronefs immatriculés dans son registre. A cet égard, les conditions s'apparentent étroitement à celles du droit maritime et, dans un cas comme dans l'autre, il importe que l'immatriculation couvre effectivement une propriété suisse et qu'une propriété étrangère ne soit admise que dans des cas déterminés et facilement reconnaissables. Comme dans le droit maritime, il faut éviter en particulier que des aéronefs de la navigation commerciale au service exclusif d'intérêts étrangers ne soient immatriculés sous le couvert de sociétés commerciales ou coopératives suisses. Toutefois, l'expérience enseigne qu'un étranger désireux à tout prix d'immatriculer et de mettre en service un aéronef en Suisse trouve toujours des hommes de paille suisses, qui sont prêts à participer, comme présidents, organes administratifs ou gérants, à une entreprise dominée par des capitaux étrangers et à créer ainsi les conditions aujourd'hui requises par la loi sur la navigation aérienne pour l'immatriculation d'un aéronef (art. 53 LNA). Pour parer à l'influence étrangère, il est donc nécessaire d'exiger la preuve que la société commerciale ou la société coopérative ne sont ni financièrement ni de quelque autre manière manifestement influencées par des intérêts étrangers.
- Nous ne nous dissimulons pas que l'obligation de fournir la preuve du caractère suisse d'une entreprise peut présenter parfois certaines rigueurs. C'est pour cette raison que nous devrions être autorisés à accorder des exceptions aux sociétés commerciales ou coopératives existantes, en d'autres termes à celles qui ont déjà immatriculé des aéronefs à des fins commerciales (art. 53, 3^e al.). Pour assurer l'adaptation à la nouvelle réglementation, nous prévoyons un délai de transition d'une année depuis l'entrée en vigueur de la loi (disposition finale IV). Les aéronefs dont le propriétaire ou l'exploitant ne satisfont pas aux exigences légales à l'expiration de ce délai seront radiés d'office.
- D'un autre côté, il nous paraît justifié de réduire l'activité de contrôle du préposé au registre à l'égard des propriétaires d'aéronefs non employés dans

le trafic commercial. En cas de demande d'immatriculation d'un aéronef qui n'appartient pas à une société suisse de personnes ou à une personne juridique et qui ne doit pas être employé dans le trafic commercial, il n'y aura plus lieu dorénavant de procéder à de plus amples contrôles de la composition de l'administration et de la direction (art. 52, 2^e al., let. c). Le préposé se bornera désormais à constater qu'une société de personnes ou une personne juridique demandant l'immatriculation d'un aéronef sont constituées selon le droit suisse et ont leur siège en Suisse. Cette libéralisation aura certes pour effet que des étrangers pourront, de façon tout à fait légale, faire immatriculer en Suisse leurs aéronefs au nom de filiales qu'ils contrôlent (p. ex. les avions d'une succursale d'un consortium étranger). Dans ce domaine, les aéronefs ne seront donc plus traités autrement que n'importe quels autres actifs. Si l'on voyait là des dangers qui devraient être évités, il faudrait laisser tomber la clause qui restreint au trafic professionnel le champ d'application de l'article 53, 1^{er} alinéa.

9. *Certificat de bruit pour aéronefs* (art. 56 du projet): On prévoit désormais la remise d'un certificat de bruit pour aéronefs à moteur. A l'instar du certificat de navigabilité, le certificat de bruit constituera, pour chaque aéronef à moteur, une condition de son admission à la circulation. Mais tout est en pleine évolution dans ce domaine. Pour les gros porteurs, notamment, en d'autres termes les aéronefs d'un poids maximum au décollage de plus de 5700 kg, il faut tout d'abord attendre qu'une entente se fasse dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Une réglementation internationale s'impose dans ce domaine, car il est impossible de prévoir ce qui arriverait si chaque Etat tentait d'établir ses propres limites de bruit et d'édicter à ce sujet des prescriptions en droit national, sans tenir compte des conceptions des autres Etats. En revanche, à la suite des travaux préparatoires entrepris depuis assez longtemps, nous serons bientôt prêts à délivrer des certificats de bruit pour de petits avions, en d'autres termes pour des aéronefs ayant jusqu'à 5700 kg de poids maximum au décollage, ce qui ouvrira la voie à l'élimination des types particulièrement bruyants. L'Organisation de l'aviation civile internationale ne s'occupera provisoirement pas des limites de bruit des petits avions, de sorte que la voie est entièrement libre pour une prompte réglementation nationale. L'Office de l'air doit donc être autorisé à remettre progressivement les certificats de bruit pour les diverses catégories d'aéronefs (disposition finale V).

10. *Règlement de transport aérien* (art. 75 du projet): Les dispositions sur le règlement de transport aérien apportent plutôt des modifications de forme. Dans la teneur actuelle du 1^{er} alinéa, il est expressément fait mention de la convention de Varsovie, du 12 octobre 1929, dont les principes doivent servir de base au Conseil fédéral pour arrêter le règlement de transport aérien. Or, cette convention a été modifiée sur de nombreux points en 1956, elle a été complétée par une convention additionnelle en 1961 et elle est à la veille d'être modifiée sur un sujet essentiel (élévation de la limite de responsabilité du trans-

porteur). Dans la mesure nécessaire, nous tenons compte de ces modifications dans le règlement de transport aérien, ce qui établit la concordance voulue entre le droit international applicable à la Suisse et le droit suisse, alors même que la mission confiée par le législateur ne se rapporte expressément qu'aux principes de la convention de 1929. Il convient de profiter de la révision de la loi pour nous autoriser à édicter les dispositions d'application nécessaires, après avoir entendu la commission de la navigation aérienne, mais sans nous contraindre à nous en tenir à une convention internationale déterminée.

Au surplus, la teneur actuelle prévoit que le règlement de transport aérien édicté par le Conseil fédéral doit être approuvé par l'Assemblée fédérale. Une telle approbation a été donnée par les arrêtés fédéraux du 16 décembre 1952 (RO 1952 1086) et du 28 septembre 1962 (RO 1963 675). Nous estimons qu'il n'y a plus de raisons pratiques de maintenir cette clause d'approbation, quand bien même cet anachronisme se retrouve encore dans quelques autres lois fédérales. Certes, le règlement de transport aérien fixe d'importants principes de droit privé, mais ils doivent concorder avec les conventions internationales obligeant la Suisse ou avec les accords bilatéraux de réciprocité. Or, pour que ces traités internationaux soient applicables, il a fallu que les chambres fédérales donnent leur approbation et qu'elles nous autorisent à les ratifier. Il est dès lors difficile de comprendre pour quelles raisons politiques ou autres l'Assemblée fédérale devrait garder le droit d'approuver le règlement de transport aérien.

La limite de responsabilité en trafic international pour un passager tué ou blessé, qui sera vraisemblablement fixée à nouveau dans un avenir plus ou moins proche, atteindra sans doute un multiple du chiffre actuel de 72 500 francs. Quant à savoir si la nouvelle limite peut s'appliquer aussi au trafic interne, c'est là une question qui n'est pas encore suffisamment élucidée à l'heure actuelle. Aussi, pour le trafic interne, devrions-nous être autorisés par la loi non seulement à admettre des modes d'expédition simplifiés, mais encore, le cas échéant, à prescrire des limites de responsabilité qui s'écartent des normes internationales (art. 75, 3^e al.).

11. Dispositions pénales (art. 90^{bis}, 91, 97 à 99, 100^{bis} et 100^{ter} du projet): L'application des dispositions pénales de la loi a souvent fait apparaître une lacune lorsqu'il s'agissait d'inculper des membres d'équipage de conduite pris de boisson. Le droit actuel permet de punir des membres d'équipage de conduite sous l'influence de boissons alcooliques uniquement en vertu de la clause générale de l'article 91 de la loi sur la navigation aérienne. C'est par cette seule disposition qu'est sanctionnée l'interdiction, énoncée à l'article 7 des règles de l'air applicables aux aéronefs (RO 1967 963), d'exercer toute activité comme membre d'équipage de conduite si l'on se trouve sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants. Mais cette interdiction a une telle importance pour la sécurité du trafic aérien qu'elle justifie l'adjonction, dans la loi, d'une prescription spéciale, par analogie avec ce qui est prévu à l'article 91 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RO 1959 705). Pour que cette menace de sanction ne reste pas lettre

morte, le législateur a donné aux autorités cantonales la compétence d'ordonner des mesures en vue de constater l'ébriété (art. 55 de ladite loi), en même temps qu'il prévoit une peine pour quiconque cherche à faire échouer ces mesures (art. 91, 3^e al.). A ce point de vue également, le droit aérien en vigueur manque de dispositions ad hoc. La revision de la loi sur la navigation aérienne permet donc de combler cette double lacune, à l'aide des nouveaux articles 90^{bis} et 100^{ter}. Au lieu d'employer les termes de «narcotiques» et de «stupéfiants» utilisés jusqu'ici et quelque peu populaires, le projet parle de «substances psychotropes», expression lancée par l'Organisation mondiale de la santé. Cette notion couvre des produits bien définis, par exemple des hallucinogènes comme le LSD, des excitants ou des stimulants et de puissants calmants, toutes substances sous l'influence desquelles les membres de l'équipage de conduite ne devraient pas plus se trouver que sous l'influence de narcotiques. Sous les auspices des Nations Unies, un protocole sur les substances psychotropes sera prochainement conclu.

Les éléments constitutifs d'une infraction qui permettent à l'Office de l'air d'engager lui-même une poursuite pénale sont délimités trop étroitement dans la teneur actuelle de la loi. Le principal défaut consiste en ce que, comme autorité de surveillance, l'office peut certes sanctionner une infraction aux règles de l'air, mais que, pour cause d'incompétence, il doit faire appel à la juridiction pénale ordinaire lors de violations de décisions individuelles telles qu'une sommation de renvoyer une licence échue ou d'autres bagatelles de ce genre. De même, le maximum actuel de l'amende paraît trop bas. Ces défauts doivent être réparés par la nouvelle version de l'article 91.

La ratification par la Suisse de la convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (FF 1970 I 40) nous oblige à adapter l'article 97 de la loi sur la navigation aérienne aux nouveaux engagements de droit international que notre pays vient de contracter. La même obligation découle de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs conclue le 16 décembre 1970 à La Haye, qui a été signée par la Suisse et sera prochainement soumise au Parlement. Alors que jusqu'ici l'application du droit pénal suisse était limitée notamment aux actes commis en dehors de la Suisse à bord d'un aéronef suisse employé dans le trafic commercial, cet article doit désormais s'étendre à tous les aéronefs qui sont employés dans le trafic non commercial. D'autre part, en vue d'englober l'ensemble des actes de piraterie internationale, on étendra aussi, sous certaines conditions, l'application du droit suisse aux étrangers qui se sont rendus coupables à l'étranger d'un acte de piraterie contre un aéronef étranger (art. 97, 3^e al.). C'est là une nouvelle application du principe dit de l'universalité du droit, que le code pénal suisse connaît déjà aux articles 202, chiffre 5 (traite des femmes et des mineurs), 240, 3^e alinéa (fabrication de fausse monnaie) et 245, chiffre 1, 3^e alinéa (falsification des timbres officiels de valeur). Comme dans ces cas, la juridiction suisse n'est prévue que subsidiairement; elle ne peut, en d'autres termes, être exercée que si l'auteur n'est pas extradé. De plus, de

tels actes commis par des étrangers sont expressément qualifiés de délits donnant lieu à extradition (art. 97, 5^e al., du projet). Les 1^{er} à 3^e alinéas traitent d'infractions commises en dehors du territoire suisse. Il apparaît indiqué de déclarer que l'article 6, chiffre 2, du code pénal suisse est applicable à toutes les modalités entrant ici en ligne de compte (principe de l'exécution des peines). L'application de l'article 4, 2^e alinéa, du code pénal suisse, telle qu'elle est prévue par le droit actuel, ne convient pas dans des cas pareils.

L'article 98, 1^{er} alinéa, est étendu à toutes les infractions. Le 2^e alinéa est complété par une disposition qui permet à l'Office de l'air de faire entendre des témoins en vue d'établir des faits punissables. La poursuite et la répression des contraventions au droit aérien entrent déjà dans les tâches de l'Office de l'air. En revanche, aucune disposition ne stipule expressément que ces tâches comprennent aussi le droit de citer des témoins et de les faire entendre, en les informant des conséquences d'une fausse déclaration. Il est nécessaire de combler cette lacune.

Les nombreux attentats criminels contre l'aviation civile – dans les seules années 1968 à 1970, il y eut au total 190 détournements d'avions – ont déclenché, dans notre pays également, une vague d'indignation et d'inquiétude. Ce sont notamment les trois attentats touchant directement la Suisse qui ont traumatisé l'opinion publique, à savoir l'attaque du 18 février 1969 contre un avion d'El Al roulant au départ à l'aéroport de Zurich, l'attentat à l'explosif du 21 février 1970 sur un avion Swissair en vol, qui a fait 47 innocentes victimes, et enfin le détournement d'un avion Swissair vers la Jordanie le 6 septembre 1970, avec 157 membres d'équipage et passagers à bord.

De nombreuses mesures juridiques, politiques, policières et militaires ont été prises, soit avant, soit en partie après ces attentats, afin d'en empêcher la répétition ou tout au moins de la rendre sensiblement plus difficile. Comme autre mesure, nous vous proposons, d'établir des normes préventives de police dans un nouvel article 100^{bis} de la loi sur la navigation aérienne. Ces normes doivent avant tout fixer une compétence absente jusqu'ici sur le plan légal, en vue d'appliquer des mesures de contrôle rapidement efficaces. Lorsqu'il existe un soupçon qu'un attentat sera commis sur un aéronef au départ de la Suisse soit par des passagers soit au moyen d'envois postaux ou du fret, il est nécessaire de pouvoir agir avec célérité. Il apparaît tout naturel d'autoriser légalement le commandant local de police cantonale à ordonner les mesures de sécurité nécessaires (fouille des aéronefs, des personnes, des bagages, des envois postaux et du fret). Tout autre système, notamment la remise d'envois postaux ou de fret suspects aux autorités fédérales de justice ou de police ou aux autorités cantonales de justice (art. 6 LF sur le service des postes, dans sa version du 20 décembre 1968; RS 7 752; RO 1969 1137), serait voué à l'insuccès. Il va de soi, et le 4^e alinéa le confirme expressément, que lors de tous les contrôles et fouilles ordonnés dans l'intérêt de la sécurité aérienne, il y a lieu de sauvegarder au maximum le secret privé. Par secret privé, il faut entendre aussi le secret commercial et le secret de fabrication. Si la législation fédérale ordonne des mesures de sécurité préventive de police, la Confédération est alors res-

ponsable des dommages qui pourraient en résulter (art. 1^{er}, 1^{er} al., let. f, de la loi sur la responsabilité, RO 1958 1483).

12. *Prestations et participations de la Confédération* (art. 101 et 102 du projet): Les principes régissant le versement de subventions fédérales figurent aujourd'hui dans l'arrêté fédéral des 22 juin 1945/14 décembre 1956 concernant le développement des aérodromes civils (RS 7 736; RO 1957 321). Le programme de développement des aérodromes établi par cet arrêté fédéral a été exécuté, sauf en ce qui concerne l'aéroport de Berne. Mais il se peut que l'avenir nous réserve des formes d'exploitation nouvelles et inconnues jusqu'ici des aérodromes suisses, ce qui vraisemblablement nous donnera bientôt déjà l'occasion de remplacer l'arrêté précité par une nouvelle base juridique. Nous estimons qu'au sens de l'article 7 de la loi fédérale sur la procédure de l'Assemblée fédérale (RO 1962 811), cette nouvelle réglementation devra être établie, le moment venu à l'aide d'un arrêté fédéral de portée générale pour lequel le référendum ne peut être demandé.

D'après la nouvelle teneur de l'article 101, la Confédération participe:

- aux frais de création et d'extension des aérodromes publics, à condition que ceux-ci remplissent certaines conditions déterminées et
- aux indemnités dues selon l'article 44, 1^{er} alinéa.

Outre ces prestations légales, la Confédération peut participer par des subventions et des prêts:

- aux frais d'exploitation d'aérodromes en général et de lignes exploitées régulièrement,
- aux frais de création et d'extension des aérodromes n'ayant pas déjà droit à une subvention, comme aussi
- aux frais de formation du personnel aéronautique.

Les prestations de la Confédération en faveur de la navigation civile sont aussi en rapport avec ses participations à des entreprises exploitant des aérodromes et à des entreprises de transports aériens. Nous avons mentionné ci-dessus, au chiffre 7, que nombre d'incertitudes s'attachent encore à la forme juridique sous laquelle la Confédération participera au revenu des aéroports pour couvrir ses futures dépenses pour la sécurité aérienne. Afin de laisser toutes les possibilités ouvertes, il est nécessaire de compléter aussi l'article 102. Aujourd'hui, la Confédération n'a que le droit de participer au capital d'entreprises exploitant des aérodromes et d'entreprises de transports aériens. Mais il n'est pas exclu que d'autres formes de participation se révèlent souhaitables ou indispensables, telle la mise à disposition d'un bien-fonds en lieu et place d'une contribution financière.

c. Résultat des discussions préliminaires

Le projet qui vous est soumis a été discuté à plusieurs reprises par la commission fédérale de la navigation aérienne (ordonnance du 5 juin 1950 concer-

nant la commission de la navigation aérienne, RO 1950 568), dans laquelle sont représentés les principaux groupes d'intérêts de notre pays. La commission, qui est prévue à l'article 5 de la loi, compte actuellement 21 membres. Elle comprend notamment des représentants:

- des cantons avec aéroport ouvert au trafic commercial,
- des entreprises de transports aériens et de l'aviation privée,
- de la Ligue suisse contre le bruit,
- des associations d'intéressés au tourisme, aux voyages et aux transports,
- des associations du personnel.

La commission a approuvé le projet, qui, à vrai dire, a subi encore quelques modifications essentielles par la suite.

d. Propositions

Nous n'ignorons pas que toute revision partielle d'une loi constitue un rapiécage. Néanmoins, le moment n'est pas encore venu d'entreprendre une refonte complète de la loi.

Dans ces conditions, il est plus sage de se limiter aux innovations nécessaires dans un proche avenir.

Nous vous proposons d'entrer en matière et d'approuver notre projet de revision.

III. Les dispositions du projet de loi

Nous nous bornerons à un exposé sommaire des modifications proposées, dont les motifs sont généralement mentionnés au chapitre II b.

Article 3^{bis}: Des accords techniques sur la surveillance de l'exploitation, la sécurité aérienne ainsi que les recherches et le sauvetage doivent pouvoir être conclus directement par l'Office de l'air avec des autorités aéronautiques étrangères et des organisations internationales, dans les limites de ses attributions et d'entente avec les autres autorités fédérales intéressées.

Article 6: Abrogation d'une réserve devenue sans objet. L'article 49, auquel se réfère la réserve, est également supprimé.

Article 8: Le Département des transports et communications et de l'énergie est autorisé à accorder – après entente avec le canton et la commune – des dérogations de brève durée à l'obligation d'atterrir sur des places d'atterrissage en montagne désignées (5^e al.). Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions spéciales pour la formation de pilotes participant à des opérations de sauvetage, à condition qu'ils soient au service d'organisations suisses de sauvetage (6^e al.).

Article 12: Le Conseil fédéral se voit confier désormais la tâche d'édicter des prescriptions de police en vue de lutter contre la pollution de l'air et d'autres atteintes nuisibles ou incommodes découlant de l'exploitation d'aéronefs.

Article 14: Les vols supersoniques sont interdits dans l'espace aérien suisse.

Article 19: Disposition sans objet, car la signalisation est déjà réglée dans l'ordonnance du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, du 20 mai 1967, concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (RO 1967 963).

Article 20: Disposition sans objet, car la matière devra être réglée dans la prochaine législation fédérale sur la navigation intérieure.

Article 27: Le nouveau 2^e alinéa précise que la concession est octroyée sous forme d'une concession générale du droit d'exploiter (aujourd'hui Swissair) ou d'une concession particulière pour l'exploitation d'une ligne déterminée.

Article 28: Les modifications sont uniquement de nature formelle.

Article 29: Contient des indications plus détaillées que ce n'est le cas aujourd'hui sur le contenu de la concession.

Article 30: Le 1^{er} alinéa perd sa raison d'être à cause de la nouvelle teneur de l'article 29, 1^{er} alinéa.

Article 31: Seule une entreprise suisse au bénéfice d'une concession générale du droit d'exploiter (aujourd'hui Swissair) peut être acquise par la Confédération. L'acquisition d'une entreprise suisse au bénéfice d'une concession particulière ne présente en principe aucun intérêt.

Article 32: Précision rédactionnelle ne concernant que le texte allemand.

Article 33^{bis}: Dans des conditions déterminées, l'Office de l'air peut refuser l'octroi d'autorisations à des entreprises étrangères assurant un trafic aérien commercial non régulier.

Article 34: Les vols commerciaux à l'étranger peuvent être restreints par l'Office de l'air lorsque la sécurité de l'exploitation (p. ex. zones de guerre) ou des raisons politiques l'exigent. Il va de soi que les restrictions pour raison politique ne doivent pas être décrétées sans l'accord du Département politique. Les cas de grande portée seront soumis au Conseil fédéral.

Article 41: Nouvelle désignation: «Obstacles à la navigation aérienne». Les autres dispositions correspondent à la réglementation actuelle.

Article 42: Par voie d'ordonnance, il est possible de prescrire des zones de sécurité (1^{er} al., let. a) et des zones de bruit (1^{er} al., let. b) pour des aérodromes publics. La création de zones de bruit pour des aérodromes particuliers peut

être confiée au canton. Par «obstacle» au sens de cet article, il faut entendre des plantations, des remparts de terre, etc., qui pourraient compromettre la sécurité de la navigation aérienne. Les procédures cantonales d'expropriation déjà engagées (art. 42, 2^e al.) sont menées à chef selon le droit cantonal (disposition finale, ch. III). L'article 44 est cependant applicable.

Article 43: Prescriptions sur le dépôt public et la force obligatoire des plans de zone. Réglementation de la procédure d'opposition.

Article 44: Condition du droit à une indemnité. Date déterminante pour le calcul de l'indemnité et réglementation de la procédure.

Article 44^{bis}: Prescriptions spéciales pour les aérodromes ne servant pas au trafic public (aérodromes privés, champs d'aviation). Maintien de la franchise d'obstacles et autres mesures exigées par l'exploitation dans les formes du droit privé.

Article 45: Enumération des frais qui sont à la charge de l'exploitant d'un aérodrome, sous réserve des participations de la Confédération. Par rapport au droit actuel, suppression des participations aux frais de la sécurité aérienne, ceux-ci devant dorénavant être entièrement supportés par la Confédération (art. 48).

Article 47: Les tiers assument les frais lorsque les installations construites ultérieurement gênent un aérodrome public existant ou une installation de sécurité aérienne.

Article 48: Tous les frais de la sécurité aérienne sont dorénavant assumés par la Confédération, qui se réserve cependant de percevoir des taxes pour l'utilisation des installations.

Article 49: Sans objet, du fait de la loi fédérale révisée des 16 décembre 1943/20 décembre 1968 (RO 1969 787) concernant l'organisation judiciaire et la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (RO 1969 757). Il n'est pas nécessaire de maintenir un tribunal administratif spécial.

Article 50: Récapitulation de toutes les prescriptions déjà en vigueur jusqu'ici sur l'expropriation et l'usage gratuit de la propriété foncière.

Article 52: L'aéronef n'a plus besoin, avant l'immatriculation, d'être reconnu propre au vol par un contrôle officiel. Il suffit que les conditions d'admission aux examens prescrits soient remplies (2^e al., let. b).

Sont seuls immatriculés les aéronefs de citoyens suisses domiciliés en Suisse ou de sociétés de personnes et de personnes juridiques constituées selon le droit suisse, les dispositions spéciales des articles 53 et 54 étant réservées (2^e al., let. c). N'est inscrit comme exploitant que celui qui pourrait aussi l'être comme propriétaire (3^e al.).

Article 53: Aggravation des conditions d'immatriculation d'aéronefs appartenant à des sociétés commerciales et à des sociétés coopératives qui

assurent le transport professionnel de personnes ou de biens. Innovation essentielle: La société commerciale ou coopérative ne doit ni financièrement ni de quelque autre manière être manifestement influencée par des intérêts étrangers (v. en outre la disposition finale, ch. IV).

Article 56: Création d'un certificat de bruit pour les aéronefs à moteur. La remise de ce certificat se fera progressivement (disposition finale, ch. V).

Article 57: L'élaboration de prescriptions sur l'exploitation et l'entretien d'aéronefs requiert une base légale plus claire que ce n'était le cas jusqu'ici.

Article 58: Nouvelle rédaction en prévision de l'établissement d'un certificat de bruit. Comme jusqu'ici, l'Office de l'air est compétent pour édicter un règlement concernant l'examen des aéronefs.

Article 61: Le 2^e alinéa est sans objet, car toutes les règles sur l'octroi, le retrait et la durée de validité des licences sont contenues dans les règlements concernant les licences du personnel de la navigation aérienne qui ont été édictés par le Département des transports et communications et de l'énergie (RO 1960 1560, 1969 1161).

Article 75: Contrairement au régime actuel, le Conseil fédéral est autorisé à édicter les prescriptions nécessaires, après avoir entendu la commission de la navigation aérienne. Le règlement de transport aérien ne doit plus être approuvé par l'Assemblée fédérale.

Article 90^{bis}: Celui qui, comme membre d'équipage de conduite, assure une tâche à bord d'un aéronef alors qu'il est pris de boisson ou qu'il se trouve sous l'influence de narcotiques ou de substances psychotropes, se rend coupable d'une infraction. Est également punissable celui qui, intentionnellement, se sera opposé ou dérobé à une prise de sang ou à un examen médical complémentaire.

Article 91: La compétence pénale de l'Office de l'air doit aussi s'étendre à la violation de décisions individuelles. L'amende maximum dont est menacé le fautif est portée à cinq mille francs.

Article 97: Adjonctions résultant des nouvelles obligations de droit international contractées par la Suisse en raison de la ratification de la convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (convention de Tokyo). Meilleure répression pénale de la piraterie aérienne internationale.

Article 98: Tous les actes punissables, et non seulement les crimes et délits, qui sont commis à bord d'un aéronef relèvent de la juridiction fédérale, sous réserve du 2^e alinéa. Le 2^e alinéa définit exactement les droits dont dispose l'Office de l'air pour enquêter sur une infraction. La loi actuelle manquait souvent de clarté.

Article 99: Adjonction résultant des nouvelles obligations de droit international contractées par la Suisse. Le mandat confié au commandant est également valable pour les aéronefs utilisés en trafic non commercial.

Article 100^{bis}: Nouvelle disposition préventive de police. S'il existe un soupçon qu'un attentat sera commis contre un aéronef décollant de Suisse, le commandant de police compétent pour l'aérodrome en cause doit être habilité, de par la loi, à ordonner le contrôle et, au besoin, la fouille des aéronefs, des personnes, des bagages à main, des envois postaux et du fret.

Article 100^{ter}: Si des indices permettent de conclure qu'un membre d'équipage de conduite est pris de boisson ou qu'il se trouve sous l'influence de narcotiques ou de substances psychotropes, le chef d'aérodrome doit ordonner les examens nécessaires. L'obligation de se soumettre à un examen doit être fixée dans la loi. Pour l'application des mesures à prendre, il est possible de renvoyer à la législation sur la circulation routière.

Article 101: Nouvelle formulation des principes à la base des prestations de la Confédération en faveur de l'aviation civile.

Article 102: Dorénavant, la Confédération pourra s'intéresser sous n'importe quelle forme à des entreprises de transports aériens ou à des entreprises exploitant des aérodromes, et non plus seulement à leur capital.

IV. Répercussions sur les finances et sur l'effectif du personnel

Nous avons mentionné au chiffre 6 du chapitre II b, que les frais d'expropriation de fait que les plans de zone entraîneront dans de nombreux cas seront considérables. Ces frais indispensables au maintien de l'exploitation de nos aéroports concernent en tout premier lieu les exploitants d'aéroports. L'article 101 leur donne un droit à des subventions de la Confédération. Nul ne peut aujourd'hui prédire avec certitude de quel ordre de grandeur approximatif seront ces subventions. Dans chaque cas particulier, elles feront l'objet de messages spéciaux aux chambres fédérales, qui se prononceront sur l'importance du montant, compte tenu

- des taux des subventions fixés par arrêté fédéral,
- des intérêts du pays ou d'une grande partie du pays et
- de la situation financière du requérant.

Aucune autre disposition de la loi n'entraîne une nouvelle charge financière importante pour la Confédération.

La création du certificat de bruit (art. 56) aura vraisemblablement certaines répercussions sur l'effectif du personnel, qui s'accroîtra d'environ deux unités; c'est là un élément qui rentre dans la charge supplémentaire qu'exige de façon générale la lutte contre le bruit. Il est à vrai dire impossible de faire des pronostics sûrs.

Dans cet ordre d'idées, nous voudrions relever que nous avons cherché et cherchons à faire face par d'incessantes mesures de rationalisation à la tâche plusieurs fois accrue qui incombe aux autorités de surveillance. Il n'a cependant

pas été possible d'empêcher une certaine extension de l'Office de l'air si cet organisme immédiat de surveillance de la navigation civile doit continuer à remplir sa mission d'une manière suffisamment efficace. L'effectif du personnel et le coût de cet office ont progressé comme il suit de 1950 à 1969:

	1950	1969
- Effectif du personnel	40	124
- Coût (personnel, indemnités à des experts et à des commissions, loyers, etc.) en francs	6 255 000	30 512 148

V. Constitutionnalité

La loi sur la navigation aérienne, que notre projet de loi a pour objet de reviser, se fonde sur l'article 37^{ter} de la constitution. Le projet est soumis au référendum facultatif.

VI. Classement des initiatives parlementaires Arnold et Wenk

Nous vous proposons de classer les initiatives parlementaires – devenant sans objet par l'adoption de la loi – de MM. Arnold, député au Conseil national, et Wenk, député au Conseil des Etats, du 19 décembre 1969, qui tendent à compléter la loi sur la navigation aérienne.

Une fois closes les délibérations parlementaires, le comité d'initiative contre la détonation balistique des aéronefs civils devra déclarer s'il maintient ou retire sa demande d'initiative.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 10 février 1971

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Gnägi

Le chancelier de la Confédération,

Huber

(Projet)

Loi fédérale modifiant la loi sur la navigation aérienne

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du 10 février 1971 ¹⁾,

arrête:

I

La loi fédérale du 21 décembre 1948 ²⁾ sur la navigation aérienne est modifiée comme il suit:

Art. 3^{bis} (nouveau)

1 a. Collabora-
tion avec des
autorités
étrangères

Dans les limites de ses attributions et après entente avec les autres autorités fédérales intéressées, l'Office fédéral de l'air peut conclure des accords avec des autorités aéronautiques étrangères ou des organisations internationales au sujet de la collaboration technique, notamment en matière de:

- a. Surveillance des entreprises de navigation aérienne;
- b. Sécurité aérienne;
- c. Recherches et sauvetage.

Art. 6, 3^e al.

Abrogé

Art. 8

2. Aéroports,
espaces aériens
et routes
aériennes

¹ Sous réserve des exceptions fixées par le Conseil fédéral, l'envol et l'atterrissage d'aéronefs ne peuvent avoir lieu que sur des aéroports.

¹⁾ FF 1971 I 287

²⁾ RO 1950 491, 1960 385, 1964 317

² Pour les atterrissages d'aéronefs à moteur hors des aéro-dromes autorisés, une autorisation spéciale, donnée dans chaque cas particulier ou pour un temps déterminé, est nécessaire.

³ Des atterrissages en montagne en vue de l'entraînement des pilotes et pour le transport de personnes à des fins touristiques ne peuvent avoir lieu que sur des places d'atterrissage désignées par le Département des transports et communications et de l'énergie, avec l'accord du Département militaire fédéral et des autorités cantonales compétentes.

⁴ Le nombre de ces places d'atterrissage sera restreint.

⁵ Pour des raisons importantes, le Département des transports et communications et de l'énergie peut autoriser des exceptions de brève durée aux prescriptions du 3^e alinéa, après entente avec les autorités compétentes du canton et de la commune.

⁶ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions spéciales sur les atterrissages en montagne destinés à parfaire la formation de personnes qui sont au service d'organisations suisses de sauvetage.

⁷ L'Office fédéral de l'air peut prescrire des routes aériennes ou des espaces aériens déterminés que les aéronefs doivent utiliser.

Art. 12

Le Conseil fédéral arrête les prescriptions de police pour l'usage de l'espace atmosphérique, en particulier pour garantir la sécurité aérienne et pour combattre le bruit, la pollution de l'air et d'autres atteintes nuisibles ou incommodes découlant de l'exploitation d'aéronefs.

I. Prescriptions
de police
1. Compétence

Art. 14

¹ Les vols supersoniques sont interdits dans l'espace aérien suisse.

3. Interdictions

² Sous réserve d'exceptions à déterminer par le Conseil fédéral, il est interdit de jeter des objets d'un aéronef en vol.

³ Le Conseil fédéral peut interdire, ou faire dépendre d'une autorisation de l'Office fédéral de l'air, la prise de vues photographiques aériennes et leur publication, la réclame et la propagande au moyen d'aéronefs, ainsi que le transport de certains objets par voie aérienne.

Art. 19

Abrogé

Art. 20

Abrogé

Art. 27

¹ Le transport professionnel de personnes et de biens sur des lignes de navigation aérienne exploitées régulièrement doit être l'objet d'une concession.

VII. Navigation
aérienne
commerciale
1. Concession
a. Obligation

² La concession est octroyée sous forme d'une concession générale du droit d'exploiter ou d'une concession particulière pour l'exploitation d'une ligne déterminée.

Art. 28

b. Compétence
et procédure

¹ La concession est octroyée par le Département des transports et communications et de l'énergie.

² La demande de concession doit être remise à l'Office fédéral de l'air avec les pièces justificatives et les annexes prescrites par le règlement d'exécution.

³ Les gouvernements des cantons intéressés et les entreprises publiques de transport dont les intérêts sont touchés doivent être consultés avant qu'une décision soit prise sur une demande de concession.

Art. 29

c. Contenu de la
concession

¹ La concession doit contenir des dispositions sur sa durée, le siège de l'entreprise et l'obligation d'établir un horaire, d'édicter un tarif, d'assurer l'exploitation et de transporter.

² La concession générale du droit d'exploiter doit en outre contenir des dispositions sur la prévoyance en faveur du personnel de l'entreprise concessionnaire, la constitution de réserves et les conditions d'une acquisition par la Confédération.

Art. 30

d. Devoirs des
concession-
naires

Les concessionnaires doivent soumettre à l'Office fédéral de l'air, pour approbation, les données techniques et économiques nécessaires à l'exercice de la surveillance, ainsi que leurs horaires et tarifs.

Art. 31

e. Acquisition
par la Confédé-
ration

¹ La Confédération a le droit d'acquérir une entreprise suisse bénéficiant d'une concession générale du droit d'exploiter, aux conditions prévues dans la concession.

² En cas de désaccord sur le montant de l'indemnité, le Tribunal fédéral statue.

Art. 32, 3^e al.

³ Avant de donner son approbation, le Département des transports et communications et de l'énergie consulte les gouvernements des cantons intéressés.

2. Autorisations
a. En général

Art. 33, titre marginal

Art. 33^{bis} (nouveau)

L'octroi d'autorisations à des entreprises étrangères peut être refusé s'il porte atteinte à des intérêts suisses essentiels ou si des entreprises suisses ne peuvent bénéficier de la réciprocité dans l'Etat d'origine du requérant.

b. Entreprises étrangères

Art. 34

Les restrictions découlant de la sécurité de l'exploitation ou de raisons politiques sont réservées pour les vols commerciaux à l'étranger.

3. Vols à l'étranger

Art. 35

Le transport professionnel de personnes et de biens par aéronef entre deux points du territoire suisse est en principe réservé aux entreprises suisses.

4. Cabotage

Art. 41

¹ Le Conseil fédéral peut arrêter des prescriptions pour empêcher la création d'obstacles à la navigation aérienne, pour supprimer de tels obstacles ou pour les adapter aux nécessités de la sécurité aérienne.

III. Obstacles à la navigation aérienne

² La législation fédérale sur l'expropriation est applicable à la suppression totale ou partielle d'obstacles à la navigation aérienne.

Art. 42

¹ Le Conseil fédéral peut prescrire par voie d'ordonnance:

- a. Que des bâtiments ou autres obstacles ne peuvent être élevés dans un rayon déterminé autour d'aérodromes publics ou d'installations du service de sécurité ou à une distance déterminée de routes aériennes que s'ils ne compromettent pas la sécurité de la navigation aérienne (zones de sécurité);
- b. Que des bâtiments ne peuvent plus être utilisés ou élevés dans un rayon déterminé autour d'aérodromes publics que si leur genre de construction et leur destination sont compatibles avec les inconvénients causés par le bruit des aéronefs (zones de bruit).

IV. Restrictions de la propriété foncière

a. En général

² Pour des aérodromes particuliers, le soin d'édicter des prescriptions selon le 1^{er} alinéa, lettre b, peut être confié aux cantons intéressés. L'article 44 s'applique également dans ces cas.

³ L'extension territoriale et la nature des restrictions de la propriété en faveur d'un aérodrome public doivent être fixées dans des plans de zone.

*Art. 43**b. Procédure*

¹ Les plans de zone seront déposés publiquement dans les communes, avec un délai d'opposition de trente jours, par l'exploitant de l'aérodrome s'ils sont établis au profit d'un aérodrome public, et par l'Office fédéral de l'air s'ils sont établis au profit d'une installation du service de sécurité ou d'une route aérienne. Dès le dépôt, aucune décision concernant un bien-fonds soumis à restriction et qui serait en opposition avec le plan de zone ne doit plus être prise sans l'autorisation du déposant.

² S'il est formé opposition et qu'aucune entente ne soit possible, l'autorité cantonale compétente transmet l'opposition à l'Office fédéral de l'air.

³ Le Département des transports et communications et de l'énergie statue sur les oppositions et approuve les plans de zone soumis par les exploitants d'aérodrome.

⁴ Le plan de zone approuvé par l'Office fédéral de l'air acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale.

*Art. 44**c. Indemnités*

¹ La restriction de la propriété foncière par le plan de zone ne donne droit à une indemnité que si elle équivaut dans ses effets à une expropriation.

² La naissance du droit et le calcul de l'indemnité sont déterminés par les conditions existant lors de la publication du plan de zone dans la feuille officielle cantonale.

³ L'intéressé doit faire valoir ses prétentions dans les cinq années qui suivent la publication du plan de zone:

- a. Auprès de l'exploitant de l'aérodrome, lorsque le plan de zone est établi en faveur d'un aérodrome;
- b. Auprès de l'Office fédéral de l'air, lorsque le plan de zone est établi en faveur d'une installation du service de sécurité ou d'une route aérienne.

⁴ Lorsque l'existence ou l'étendue des prétentions sont contestées, la procédure d'estimation prévue dans la législation fédérale sur l'expropriation est applicable par analogie.

*Art. 44^{bis} (nouveau)**d. Aérodromes privés*

¹ Les articles 42^{bis} à 44 et 47 ne s'appliquent pas aux aérodromes ne servant pas au trafic public.

² Les mesures exigées par l'exploitation doivent être prises dans les formes du droit privé.

³ S'il n'est pas possible de garantir ainsi l'observation des prescriptions en la matière, l'autorisation d'exploiter l'aérodrome sera refusée ou retirée.

Art. 45

¹ L'exploitant d'un aérodrome supporte les frais de création, d'exploitation et d'entretien de l'aérodrome.

V. Répartition des frais

1. Exploitant d'aérodrome

² Sont en outre à sa charge :

- a. Les frais de suppression ou d'adaptation des obstacles à la navigation aérienne qui entravent l'utilisation de l'aérodrome.
- b. Les indemnités dues selon l'article 44, 1^{er} alinéa.

³ Les dispositions de l'article 101 sont réservées.

Art. 47

Si des tiers construisent subséquentement des installations, ils supportent seuls, sous réserve de l'article 101, 4^e alinéa, les frais qu'ils doivent faire pour adapter ces installations aux nécessités de la sécurité de la navigation aérienne.

3. Tiers

Art. 48

Les frais du service de sécurité et les frais de suppression ou d'adaptation des obstacles au vol sont à la charge de la Confédération, sauf prescriptions contraires des articles 45 à 47 et sous réserve de l'article 3, 3^e alinéa.

4. Confédération

Art. 49

Abrogé

Art. 50

¹ Pour la création et l'exploitation d'aérodromes publics ou pour des mesures tendant à assurer la sécurité aérienne, le Département des transports et communications et de l'énergie peut exercer le droit d'expropriation conformément à la législation fédérale sur l'expropriation, ou le conférer à des tiers.

VI. Expropriation et usage sans indemnité

² La Confédération a le droit d'user gratuitement des propriétés publiques ou privées pour des installations du service de sécurité, à la condition de ne pas gêner l'usage normal des biens-fonds, des bâtiments ou des ouvrages soumis à restriction. Cependant, tout dommage résultant de la construction et de l'entretien des installations du service de sécurité doit être réparé.

*Art. 52*II. Registre
matricule

1. En général

¹ L'Office fédéral de l'air tient le registre matricule suisse.

² Un aéronef n'est immatriculé dans le registre matricule suisse que:

- a. S'il n'est pas immatriculé dans le registre matricule d'un autre Etat;
- b. S'il remplit les conditions d'admission aux examens prescrits;
- c. S'il est la propriété exclusive de citoyens suisses ou de sociétés de personnes et de personnes juridiques qui sont constituées selon le droit suisse et ont leur siège en Suisse, ainsi que de collectivités et d'établissements de droit public suisse; les articles 53 et 54 sont réservés.

³ Outre le propriétaire, un exploitant peut aussi être inscrit dans le registre matricule s'il remplit les conditions requises, indépendamment de la propriété.

⁴ Le Conseil fédéral arrête les prescriptions de détail sur les conditions, le contenu, la modification et la radiation des immatriculations.

*Art. 53*2. Aéronefs de
sociétés com-
merciales, de
sociétés
coopératives et
d'associations

¹ Les aéronefs d'une société commerciale ou coopérative qui assure le transport professionnel de personnes et de biens au moyen d'aéronefs ne sont en outre inscrits dans le registre matricule que si la société n'est ni financièrement ni de quelque autre manière manifestement influencée par des intérêts étrangers.

² Les aéronefs appartenant à une association ne sont en outre inscrits dans le registre matricule que si les deux tiers des membres et du comité ainsi que le président sont citoyens suisses et domiciliés en Suisse.

³ Pour les sociétés commerciales ou coopératives existantes, le Conseil fédéral peut, dans un cas particulier, autoriser des exceptions aux conditions énoncées au 1^{er} alinéa.

Art. 56

III. Certificats

¹ L'Office fédéral de l'air atteste pour les aéronefs immatriculés dans le registre matricule suisse:

- a. L'immatriculation, dans le certificat d'immatriculation;
- b. La navigabilité, dans le certificat de navigabilité;
- c. L'émission de bruit des aéronefs à moteur, dans le certificat de bruit;

d. L'admission à la circulation, dans le certificat d'admission à la circulation.

² Le Conseil fédéral peut prescrire la réunion des certificats de navigabilité et de bruit.

³ Le certificat d'admission à la circulation ne peut être remis au requérant que s'il prouve que la responsabilité civile est garantie selon les dispositions de la présente loi.

⁴ Le Conseil fédéral édicte, selon les accords internationaux, des prescriptions sur l'octroi, la durée de validité, le renouvellement et le retrait des certificats.

Art. 57

¹ Le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie édicte des prescriptions sur l'exploitation et l'entretien des aéronefs immatriculés dans le registre matricule suisse ainsi que sur leur équipement et les papiers de bord dont ils doivent être munis.

IV. Règles applicables à l'exploitation des aéronefs

² Les accords internationaux sont réservés.

Art. 58

¹ Il y a lieu de contrôler la navigabilité des aéronefs immatriculés dans le registre matricule suisse, ainsi que l'émission de bruit des aéronefs à moteur.

V. Examen des aéronefs et des appareils aéronautiques

² Le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie édicte des prescriptions sur les exigences de navigabilité, comme aussi, avec l'accord du Département fédéral de justice et police, des normes de certification acoustique des aéronefs à moteur.

³ L'Office fédéral de l'air édicte un règlement concernant l'examen des aéronefs. Il désigne les appareils autres que des aéronefs qui sont soumis à un examen.

⁴ Le requérant supporte les frais du contrôle.

Art. 61, 2^e al.

Abrogé

Art. 75

¹ Le Conseil fédéral, après avoir entendu la commission de la navigation aérienne, arrête un règlement de transport aérien régissant le transport des personnes et des bagages, des biens et

I. Règlement de transport aérien

des animaux, y compris la responsabilité civile du transporteur à l'égard des voyageurs et des expéditeurs.

² A cet effet, il s'en tient aux principes des conventions internationales obligeant la Suisse.

³ Pour le trafic interne, le Conseil fédéral pourra simplifier les formalités d'expédition et prescrire d'autres limites de responsabilité.

Art. 90^{bis} (nouveau)

4. Diminution
des facultés de
membres
d'équipage de
conduite

Celui qui aura assuré les fonctions de membre d'équipage de conduite alors qu'il était pris de boisson ou qu'il se trouvait sous l'influence de narcotiques ou de substances psychotropes,

celui qui, intentionnellement, se sera opposé ou dérobé à une prise de sang ou à un examen médical complémentaire ordonnés par l'autorité ou qui aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but,

sera puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou de l'amende.

Art. 91

II. Contraven-
tions

Celui qui, intentionnellement ou par négligence, aura contrevenu à la présente loi, à des accords internationaux sur la navigation aérienne, à des prescriptions d'exécution ou à une décision à lui signifiée en vertu de ces dispositions, sous la menace de la peine prévue au présent article,

celui qui n'aura pas exécuté une obligation contenue dans une concession ou une autorisation accordée en vertu de la présente loi, de ses prescriptions d'exécution ou d'un accord international sur la navigation aérienne,

sera puni des arrêts ou d'une amende de cinq mille francs au plus.

Art. 97

2. Aéronefs en
dehors de la
Suisse

¹ Les prescriptions du droit pénal suisse sont applicables aux actes commis en dehors de la Suisse, à bord d'un aéronef suisse. Un jugement ne peut intervenir que si l'auteur se trouve en Suisse et n'est pas extradé ou s'il a été extradé à la Confédération en raison de cet acte.

² Les membres de l'équipage d'un aéronef suisse sont toujours soumis au droit pénal suisse s'ils ont commis l'acte à bord de l'aéronef ou dans l'accomplissement de leurs fonctions professionnelles.

³ Un étranger qui, en dehors de la Suisse, illicitement et par violence ou menace de violence, aura perturbé le vol d'un aéronef

étranger, l'aura capturé en vol ou en aura exercé le contrôle, ou qui aura tenté de commettre l'un de ces actes, sera soumis au droit pénal suisse. L'auteur ne peut être jugé que s'il se trouve en Suisse et s'il n'est pas extradé, pourvu que l'acte soit aussi punissable d'après le droit de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef. La loi de l'Etat d'immatriculation doit toutefois être appliquée si elle est plus favorable à l'auteur.

⁴ L'article 6, chiffre 2, du code pénal suisse est applicable quelle que soit la nationalité de l'auteur.

⁵ Les actes intentionnels constituant l'infraction mentionnée au 3^e alinéa sont des délits pouvant donner lieu à extradition.

Art. 98, 1^{er} et 2^e al.

¹ Sous réserve du 2^e alinéa, les infractions commises à bord d'un aéronef relèvent de la juridiction pénale fédérale.

² Les contraventions visées par l'article 91 seront poursuivies et jugées par l'Office fédéral de l'air selon les dispositions de la 5^e partie de la loi fédérale du 15 juin 1934 sur la procédure pénale. Faute de pouvoir établir suffisamment les faits d'une autre manière, l'Office fédéral de l'air peut faire entendre des témoins par des fonctionnaires qualifiés. Les articles 25, 2^e alinéa, et 74^{bis} à 85 de la loi fédérale sur la procédure pénale s'appliquent par analogie.

Art. 99, 1^{er} al.

¹ Si une infraction est commise à bord d'un aéronef suisse, le commandant doit prendre toutes les mesures requises pour la conservation des preuves.

Art. 100^{bis} (nouveau)

¹ Lorsqu'il existe des soupçons qu'un attentat pourrait être commis sur un aéronef décollant de Suisse, le commandant de police compétent pour l'aérodrome est en droit d'ordonner un contrôle et, au besoin, la fouille de l'aéronef. Sur demande de la police cantonale, l'équipage et le personnel de l'infrastructure sont tenus d'aider les organes de la police à appliquer ces mesures.

V. Mesures de
prévention
des attentats

² Lorsqu'il existe des soupçons qu'un tel attentat pourrait être commis au moyen d'envois postaux ou de fret aériens, le commandant de police mentionné au 1^{er} alinéa est en droit d'ordonner un contrôle et, au besoin, la fouille des envois postaux et du fret en cause. Les services de la poste, des téléphones et des télégraphes et leurs agents sont tenus de remettre les envois postaux suspects à la police cantonale.

³ Lorsqu'il existe des soupçons qu'un attentat pourrait être commis à bord d'un aéronef en vol, le commandant de police mentionné au 1^{er} alinéa est en droit d'ordonner la fouille des passagers et des bagages à main, pour détecter les armes et les explosifs. Le passager qui s'y oppose peut être exclu du vol sans indemnité.

⁴ Lors des contrôles et fouilles prévus aux 1^{er} à 3^e alinéas, il y a lieu de sauvegarder au maximum le secret privé. Dans la mesure du possible, les intérêts du trafic aérien seront aussi pris en considération. Le traitement douanier doit être assuré.

⁵ La responsabilité des dommages survenant lors des opérations de contrôle est réglée par les dispositions de la loi fédérale du 14 mars 1958 sur la responsabilité de la Confédération, des membres de ses autorités et de ses fonctionnaires.

Art. 100^{ter} (nouveau)

VI. Constatation de l'ébriété et d'états analogues

¹ Les membres de l'équipage de conduite seront soumis à un examen approprié lorsque des indices permettent de conclure qu'ils sont pris de boisson ou qu'ils se trouvent sous l'influence de narcotiques ou de substances psychotropes. La prise de sang peut être imposée.

² Les chefs d'aérodrome et les organes de la police compétente sont habilités à ordonner les mesures requises. Lorsque les chefs d'aérodrome interviennent, ils doivent immédiatement faire appel à la police si une première enquête confirme les soupçons énoncés au 1^{er} alinéa.

³ Les prescriptions sur la procédure à suivre pour prélever et analyser le sang et sur les autres mesures à prendre à l'endroit des usagers de la route sont applicables par analogie.

Art. 101

I. Prestations de la Confédération

¹ La Confédération participe aux frais de création et d'extension des aérodromes publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Les principes de fixation des subventions, et notamment le montant des taux, sont réglés par un arrêté fédéral de portée générale pour lequel le référendum ne peut être demandé.

² Pour ces aérodromes, la Confédération participe aux indemnités dues selon l'article 44, 1^{er} alinéa, conformément aux taux fixés pour le développement des aérodromes.

³ Au surplus, la Confédération peut, lorsque la Suisse ou une partie considérable du pays y a intérêt, soutenir par des subventions et des prêts la navigation aérienne suisse, notamment:

- a. L'exploitation d'aérodromes et de lignes aériennes régulières;
- b. La création et l'extension d'aérodromes n'ayant pas droit à une subvention selon le 1^{er} alinéa;
- c. La formation du personnel aéronautique.

⁴ Si des installations nouvelles et nécessaires ne peuvent être adaptées à la sécurité de la navigation aérienne conformément à l'article 47 sans un supplément excessif de frais, la Confédération peut, à titre exceptionnel, alléger ces frais par une subvention.

⁵ Dans tous les cas, il sera tenu compte de la situation financière du bénéficiaire des prestations fédérales.

Art. 102

La Confédération peut participer à des entreprises exploitant des aérodromes et à des entreprises de transports aériens lorsque l'intérêt général le justifie. II. Participations

II

Dans les articles 3, 6, 23, 25, 26, 32, 37, 103 et 110, la désignation «département des postes et des chemins de fer» est remplacée par «Département des transports et communications et de l'énergie».

III

Les procédures cantonales d'expropriation engagées lors de l'entrée en vigueur de la présente loi aux fins de créer des zones de sécurité ou de bruit seront menées à chef selon le droit cantonal.

IV

Une année après l'entrée en vigueur de la présente loi, l'inscription d'aéronefs auxquels l'article 53 est applicable sera radiée d'office dans le registre matricule suisse des aéronefs lorsque le propriétaire ou l'exploitant ne répondent pas aux prescriptions de cet article.

V

La remise du certificat de bruit prévu à l'article 56, 1^{er} alinéa, lettre c, peut avoir lieu successivement pour les diverses catégories d'aéronefs.

VI

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la modification de la loi sur la navigation aérienne (Du 10 février 1971)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1971
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10828
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.02.1971
Date	
Data	
Seite	287-321
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 757

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.