

# **Loi fédérale sur l'aviation (Loi sur l'aviation, LA)**

## **Modification du 1<sup>er</sup> octobre 2010**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,  
vu le message du Conseil fédéral du 20 mai 2009<sup>1</sup>,  
arrête:*

I

La loi du 21 décembre 1948 sur l'aviation<sup>2</sup> est modifiée comme suit:

### *Remplacement d'expressions*

Dans toute la loi:

- a. *le terme «office» est remplacé par «OFAC»;*
- b. *le terme «département» est remplacé par «DETEC».*

### *Préambule, premier paragraphe*

vu les art. 87 et 92 de la Constitution<sup>3</sup>,

*Art. 3, al. 1, 3<sup>e</sup> phrase*

*Abrogée*

### *Art. 3a*

<sup>1a.</sup> Accords  
internationaux

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut conclure des accords internationaux:

- a. sur le trafic aérien international;
- b. sur la sécurité de l'aviation;
- c. sur le service de la navigation aérienne;
- d. sur l'échange de données aéronautiques.

<sup>1</sup> FF 2009 4405

<sup>2</sup> RS 748.0

<sup>3</sup> RS 101

<sup>2</sup> Les accords sur la sécurité de l'aviation et les accords sur le service de la navigation aérienne peuvent comprendre notamment:

- a. des dispositions sur la surveillance, qui peuvent être assorties de sanctions;
- b. des dispositions sur la délégation de certains domaines ou de certaines compétences de surveillance à des organismes internationaux.

<sup>3</sup> Les accords sur le service de la navigation aérienne peuvent:

- a. comprendre des dispositions sur la responsabilité en cas de dommages résultant de la fourniture de services de navigation aérienne; ces dispositions peuvent déroger à la loi du 14 mars 1958 sur la responsabilité<sup>4</sup>;
- b. prévoir que le service de la navigation aérienne peut couvrir des espaces transfrontaliers.

<sup>4</sup> Si la Confédération est tenue, en vertu d'un accord sur le service de la navigation aérienne, de verser des indemnités pour un dommage qu'un prestataire suisse de services de navigation aérienne a causé d'une manière illicite, elle peut intenter une action récursoire contre celui-ci.

*Art. 3b, phrase introductive et let. d à h*

L'OFAC peut conclure des accords de collaboration administrative et technique avec des autorités aéronautiques étrangères ou des organismes internationaux, notamment dans les domaines suivants:

- d. surveillance de la production, de la navigabilité et de l'entretien des aéronefs;
- e. délégation de certaines compétences de surveillance;
- f. simulateurs et autres entraîneurs électroniques de vol;
- g. formation, admission et surveillance du personnel aéronautique;
- h. traitement des données aéronautiques, y compris leur échange.

*Art. 4, al. 1*

<sup>1</sup> L'OFAC peut déléguer certains domaines ou certaines compétences de surveillance aux directions des aéroports et, moyennant leur accord, aux cantons, aux communes ou à des organisations et personnes appropriées.

*Art. 5 et 6, al. 2*

*Abrogés*

*Art. 6b*

6. Emoluments
- <sup>1</sup> L'OFAC perçoit des émoluments pour ses décisions et ses prestations.
  - <sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe le montant des émoluments.

*Art. 8, titre marginal et al. 1, 2, 3, 5 et 7*

2. Obligation d'utiliser un aérodrome, atterrissages en campagne

- <sup>1</sup> Les aéronefs ne peuvent décoller ou atterrir que sur des aérodromes.
- <sup>2</sup> Le Conseil fédéral règle:
  - a. les conditions auxquelles les aéronefs sont autorisés à décoller ou à atterrir hors des aérodromes (atterrissage en campagne);
  - b. les constructions et les installations admises pour permettre ou faciliter l'atterrissage en campagne; le droit de l'aménagement du territoire et le droit de la construction doivent être respectés.
- <sup>3</sup> Des atterrissages en montagne en vue de la formation et 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 DETEC, avec l'accord du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) et des autorités cantonales compétentes.
- <sup>5</sup> En dérogation à l'al. 3, l'OFAC peut, pour des raisons importantes et d'entente avec les autorités cantonales et communales compétentes, autoriser des exceptions de brève durée.
- <sup>7</sup> L'OFAC peut prescrire des espaces aériens ou des routes aériennes pour les atterrissages en montagne. Il consulte au préalable les gouvernements des cantons intéressés.

*Art. 8a*

2a. Structure de l'espace aérien

- <sup>1</sup> L'OFAC établit la structure de l'espace aérien.
- <sup>2</sup> Les recours formés contre la structure de l'espace aérien n'ont aucun effet suspensif.

*Art. 20, al. 1, 2<sup>e</sup> phrase*

- <sup>1</sup> ... L'art. 23, al. 1, s'applique aux accidents d'aviation et incidents graves.

*Art. 22, titre marginal*

VIII. Accidents  
d'aviation et  
incidents graves  
1. Service de  
sauvetage et  
d'enlèvement  
des aéronefs

*Art. 23, al. 1*

<sup>1</sup> Les membres du personnel aéronautique, les organes de la police aérienne et les autorités locales qui sont impliqués dans un accident d'aviation ou un incident grave doivent l'annoncer immédiatement au DETEC.

*Art. 24*

3. Enquête  
a. Généralités

<sup>1</sup> Une enquête est ouverte pour élucider les circonstances, le déroulement et les causes de tout accident d'aviation ou incident grave.

<sup>2</sup> L'enquête vise à prévenir les accidents analogues. Elle n'a pas pour but d'établir une faute ou une responsabilité.

*Art. 25*

b. Service  
d'enquête

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral institue un service d'enquête.

<sup>2</sup> Le service d'enquête, indépendant des autorités administratives, est rattaché au DETEC.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral nomme les membres de la direction du service d'enquête. Ces personnes doivent être des spécialistes indépendants.

<sup>4</sup> La direction recrute les autres collaborateurs du service.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral règle l'organisation du service. Il peut regrouper cet organe et le service d'enquête visé à l'art. 15a de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>5</sup>.

*Art. 26*

c. Procédure

<sup>1</sup> Le service d'enquête établit un rapport pour chaque enquête. Ce rapport ne constitue pas une décision et ne peut faire l'objet d'un recours.

<sup>2</sup> Afin d'élucider les faits, le service d'enquête peut ordonner les mesures suivantes:

- a. la citation à comparaître de toute personne susceptible de fournir des renseignements utiles;
- b. la perquisition;

- c. le séquestre;
- d. les examens médicaux, prise de sang ou analyse d'urine notamment;
- e. l'autopsie;
- f. l'exploitation des données recueillies par des appareils d'enregistrement;
- g. la réalisation d'expertises.

<sup>3</sup> Si les droits ou les obligations de particuliers sont concernés, le service d'enquête rend une décision. Sous réserve de dispositions contraires de la présente loi, la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>6</sup> est applicable.

<sup>4</sup> Les décisions rendues dans le cadre de l'enquête peuvent faire l'objet d'une opposition devant le service d'enquête dans les dix jours.

<sup>5</sup> Le service d'enquête gère un système d'assurance qualité. La direction veille en particulier à ce que les dépositions de toutes les personnes impliquées soient dûment prises en compte.

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral règle la procédure, en particulier en ce qui concerne les mesures de coercition et la publication des rapports.

#### *Art. 26a*

##### d. Frais

<sup>1</sup> Lorsqu'une autre autorité constate dans une décision exécutoire qu'une personne a causé l'événement intentionnellement ou par négligence grave, le service d'enquête peut mettre une partie des frais de l'enquête à sa charge. Le Conseil fédéral règle le calcul des frais. Il tient compte à cet égard de la gravité de la faute.

<sup>2</sup> Les frais d'enlèvement sont à la charge de l'exploitant de l'aéronef, même lorsque l'enlèvement a été ordonné pour les besoins de l'enquête.

<sup>3</sup> Le canton sur le territoire duquel l'événement s'est produit supporte les frais de surveillance des lieux.

#### *Art. 26b et 26c*

#### *Abrogés*

#### *Art. 27, al. 2, let. a, et al. 3*

<sup>2</sup> L'autorisation est délivrée si, pour le genre d'exploitation prévu, l'entreprise remplit les conditions suivantes:

- a. disposer des aéronefs nécessaires, inscrits dans le registre matricule suisse, ainsi que des droits d'usage nécessaires sur l'aérodrome prévu comme base pour l'exploitation des vols;

<sup>3</sup> L'autorisation peut être modifiée ou annulée.

*Art. 29, al. 1<sup>bis</sup> et 4*

<sup>1bis</sup> L'OFAC peut déléguer à l'exploitant de l'aérodrome, moyennant son accord, la compétence de délivrer certaines autorisations en cas d'urgence.

<sup>4</sup> L'autorisation peut être modifiée ou annulée.

*Art. 36d, al. 1*

<sup>1</sup> L'OFAC transmet aux cantons concernés les demandes de modification du règlement d'exploitation qui ont des répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit et invite ces cantons à se prononcer dans les trois mois. Si la situation le justifie, il peut exceptionnellement raccourcir ou prolonger ce délai.

*Art. 37, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Le Conseil fédéral peut fixer les conditions permettant de soustraire des projets de construction d'importance mineure à l'obligation de faire approuver les plans.

*Art. 37d, titre marginal et al. 1*

e. Invitation à se prononcer, publication et mise à l'enquête

<sup>1</sup> L'autorité chargée d'approuver les plans transmet la demande aux cantons concernés et les invite à se prononcer dans les trois mois. Si la situation le justifie, elle peut exceptionnellement raccourcir ou prolonger ce délai.

*Art. 39*

11. Redevances aéroportuaires

<sup>1</sup> L'exploitant de l'aéroport peut percevoir des redevances pour l'utilisation des installations aéroportuaires servant à assurer les vols, y compris pour les contrôles de sécurité spécifiques à l'exploitation des aéronefs, et pour l'accès à ces installations.

<sup>2</sup> Il statue par voie de décision lorsque le calcul des redevances est contesté.

<sup>2bis</sup> Les catégories de redevances sont notamment les suivantes:

- a. redevances passagers;
- b. redevances de sûreté;
- c. redevances d'atterrissage;

- d. redevances de stationnement;
  - e. redevances liées au bruit et à l'émission de substances nocives;
  - f. redevances d'utilisation des infrastructures centralisées;
  - g. redevances d'accès aux installations aéroportuaires.
- <sup>3</sup> L'exploitant de l'aéroport fixe le montant des redevances en se fondant notamment sur les critères suivants:
- a. masse maximale au décollage de l'aéronef;
  - b. nombre de passagers;
  - c. émission de bruit;
  - d. émission de substances nocives.

<sup>4</sup> Le produit des redevances ne doit pas excéder les frais attestés et une rémunération raisonnable du capital investi.

<sup>4bis</sup> Le Conseil fédéral détermine les frais et les revenus qui doivent entrer dans le calcul des redevances. Si un aéroport réalise des revenus provenant de secteurs d'activités autres que ceux liés directement à l'exploitation du trafic aérien, le Conseil fédéral peut obliger l'exploitant de l'aéroport à intégrer une partie des gains dans le calcul des redevances. Le Conseil fédéral fixe les modalités en tenant compte des intérêts de l'exploitant et des usagers de l'aéroport, de la situation du marché et des spécificités de l'aéroport concerné.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire que le calcul du montant des redevances prenne en compte le taux d'occupation des installations aéroportuaires au fil de la journée. Dans l'environnement général du marché, la situation des compagnies aériennes qui transportent un fort volume de passagers en transfert ne doit pas en être affectée.

<sup>6</sup> L'OFAC exerce la surveillance sur l'établissement et la perception des redevances. En cas de litige entre l'exploitant de l'aéroport et les usagers, il approuve les redevances sur demande. Le Conseil fédéral règle la procédure.

#### *Art. 39a*

12. Coordination  
des créneaux  
horaires

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral règle la coordination des créneaux horaires sur les aéroports. Il se fonde à cet effet sur les prescriptions internationales qui sont contraignantes pour la Suisse.

<sup>2</sup> L'OFAC désigne l'organisme chargé de coordonner les créneaux horaires. Celui-ci peut être un organisme privé.

*Art. 40*

II. Service de la navigation aérienne  
1. Généralités

- <sup>1</sup> Le Conseil fédéral règle le service de la navigation aérienne.
- <sup>2</sup> Le territoire sur lequel s'étend le service de la navigation aérienne ne se limite pas aux frontières nationales.

*Art. 40a*

2. Délégation des services de navigation aérienne à une société

- <sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut confier le service civil et le service militaire de la navigation aérienne, en tout ou en partie, à une société anonyme (société).
- <sup>2</sup> La société doit remplir les conditions suivantes:
  - a. elle ne doit poursuivre aucun but lucratif;
  - b. elle doit être une société d'économie mixte;
  - c. la majorité de son capital et des droits de vote doit appartenir à la Confédération;
  - d. ses statuts doivent avoir été approuvés par le Conseil fédéral.
- <sup>3</sup> Elle doit coordonner les services civil et militaire de la navigation aérienne.
- <sup>4</sup> Elle est soumise à la surveillance de l'OFAC.

*Art. 40b*

3. Subdélégation de tâches

- <sup>1</sup> La société peut déléguer certains services de navigation aérienne à des sociétés qui sont entièrement ou partiellement en sa possession (filiales). Les statuts de ces filiales sont soumis à l'approbation du Conseil fédéral, qui détermine les éléments suivants pour chacune d'entre elles:
  - a. les exigences ayant trait au siège de la société;
  - b. la participation minimale que doit conserver la société et le nombre de droits de vote qu'elle doit détenir;
  - c. les conditions que les filiales doivent remplir pour bénéficier des mêmes droits que la société, notamment en ce qui concerne l'exemption d'impôt au sens de l'art. 40e.
- <sup>2</sup> La société peut déléguer le service local de la navigation aérienne à l'exploitant d'un aéroport.
- <sup>3</sup> La délégation du service local de la navigation aérienne est soumise à l'approbation de l'OFAC. Ce dernier peut ordonner, si la sécurité de l'aviation l'exige, que ce service soit délégué à l'exploitant de l'aéroport concerné.

*Art. 40c*

4. Définition des objectifs stratégiques de la société et rapport

1 Le Conseil fédéral fixe pour quatre ans les objectifs stratégiques de la société.

2 Le conseil d'administration veille à la réalisation des objectifs stratégiques. Il établit un rapport annuel à l'intention du Conseil fédéral sur le respect des objectifs qui lui ont été assignés et fournit les informations nécessaires pour en contrôler la réalisation.

*Art. 40d*

5. Dotation en capital de la société

1 La Confédération veille à ce que la société soit dotée d'un capital suffisant. Si la société réalise un bénéfice, elle peut l'utiliser pour constituer des réserves destinées à financer des investissements ou à couvrir des pertes.

2 La Confédération peut financer initialement, en tout ou en partie, les obligations supplémentaires de la société envers ses institutions de prévoyance lorsque ces obligations découlent de l'établissement des comptes selon des normes reconnues sur le plan international.

3 La Confédération finance, en tout ou en partie, le capital de couverture supplémentaire prévu par l'ancien droit pour les départs à la retraite anticipée des contrôleurs militaires de la circulation aérienne, en lieu et place des institutions de prévoyance de la société.

4 Le Conseil fédéral détermine le mode, le moment et le montant du financement de la société et des paiements aux institutions de prévoyance de cette dernière.

*Art. 40e*

6. Exemption d'impôt de la société

La société est exemptée de toute imposition fédérale, cantonale et communale, sous réserve des impôts fédéraux suivants:

- a. la taxe sur la valeur ajoutée;
- b. l'impôt anticipé.

*Art. 40f*

7. Installations de navigation aérienne

1 Une installation de navigation aérienne ne peut être construite ou modifiée notablement que si les plans du projet ont été approuvés par l'office.

2 Les art. 37 à 37t sont applicables par analogie.

3 L'entreprise qui demande l'approbation des plans pour des mesures de navigation aérienne dispose du droit d'expropriation.

8. Usage de la propriété de tiers

*Art. 40g*

La Confédération et la société ont le droit d'user de la propriété publique ou privée pour y placer des installations de navigation aérienne.

*Art. 41, al. 1 et 1<sup>bis</sup>*

<sup>1</sup> La création ou la modification d'obstacles à la navigation aérienne est soumise à autorisation de l'OFAC.

<sup>1bis</sup> Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions dans le but d'empêcher la création d'obstacles à la navigation aérienne, de les supprimer ou de les adapter aux nécessités de la sécurité.

IV. Restriction de la propriété foncière  
a. En général

*Art. 42*

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire que des bâtiments ou autres obstacles ne peuvent être élevés dans un rayon déterminé autour d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne ou à une distance déterminée de routes aériennes que s'ils ne compromettent pas la sécurité de l'aviation (zones de sécurité).

<sup>2</sup> Il peut prescrire que des zones de sécurité doivent être établies sur le territoire suisse pour des aéroports, des installations de navigation aérienne ou des routes aériennes sis à l'étranger.

<sup>3</sup> Tout exploitant d'un aéroport sis en Suisse établit un plan des zones de sécurité. Ce plan comporte l'étendue territoriale et la nature des restrictions apportées à la propriété en faveur de l'aéroport. L'exploitant de l'aéroport consulte les gouvernements des cantons intéressés et l'OFAC.

<sup>4</sup> L'al. 3 s'applique par analogie aux aéroports sis à l'étranger; dans ce cas, l'OFAC se substitue à l'exploitant de l'aéroport.

*Art. 43, al. 1, 3 et 4*

<sup>1</sup> Le plan des zones de sécurité est déposé dans les communes par l'exploitant de l'aéroport s'il est établi en faveur d'un aéroport sis en Suisse et par l'OFAC dans le cas d'un aéroport sis à l'étranger, d'une installation de navigation aérienne ou d'une route aérienne; il est mis à l'enquête publique et le délai d'opposition est de trente jours. A compter du dépôt, aucune décision touchant un bien-fonds soumis à restriction qui serait en opposition avec le plan ne doit plus être prise sans l'autorisation du déposant.

<sup>3</sup> Le DETEC statue sur les oppositions et approuve le plan des zones de sécurité soumis par l'exploitant de l'aéroport ou par l'OFAC.

<sup>4</sup> Après avoir été approuvé, le plan des zones de sécurité acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale.

*Art. 44, al. 1 à 3*

<sup>1</sup> La restriction de la propriété foncière prévue par le plan des zones de sécurité donne droit à une indemnité si elle équivaut dans ses effets à une expropriation.

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

<sup>3</sup> L'intéressé doit faire valoir ses prétentions dans les cinq ans qui suivent la publication du plan:

- a. auprès de l'exploitant de l'aéroport, lorsque le plan est établi en faveur d'un aéroport sis en Suisse;
- b. auprès de l'OFAC, lorsque le plan est établi en faveur d'un aéroport sis à l'étranger, d'une installation de navigation aérienne ou d'une route aérienne.

*Art. 46*

*Abrogé*

*Art. 48*

4. Confédération <sup>1</sup> La Confédération supporte les dépenses suivantes:

- a. frais résultant de la suppression ou de l'adaptation d'obstacles qui se trouvent en Suisse en dehors du périmètre de l'aéroport ou en faveur de l'aéroport sis à l'étranger;
- b. indemnités dues au titre des restrictions à la propriété foncière opérées en Suisse en faveur d'un aéroport ou d'une installation de navigation aérienne sis à l'étranger.

<sup>2</sup> Le présent article est applicable sous réserve des art. 45 et 47.

*Art. 49*

<sup>1</sup> Les prestataires de services de navigation aérienne perçoivent des redevances pour assurer:

- a. le contrôle en route;
- b. le contrôle des approches et des départs sur les aérodromes.

<sup>2</sup> Le produit des redevances ne doit pas excéder les frais attestés et une rémunération raisonnable du capital investi.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut classer les aérodromes par catégorie. Il fixe, pour chaque catégorie d'aérodrome, les principes déterminant l'établissement des redevances d'approche et de départ et définit les moyens supplémentaires nécessaires pour couvrir les frais du contrôle des approches et des départs. Il tient compte à cet égard des possibili-

VI. Coût du service de la navigation aérienne

tés de financement offertes par les cantons ou les communes aéroportuaires ou par des organismes privés.

<sup>4</sup> Le produit des redevances d'une catégorie d'aérodrome ne peut être affecté au financement des frais d'une autre catégorie d'aérodrome.

<sup>5</sup> Les tarifs des redevances d'approche et de départ peuvent être unifiés pour les aérodromes d'une même catégorie.

<sup>6</sup> Les redevances de navigation aérienne sont soumises à l'approbation du DETEC.

<sup>7</sup> Le Conseil fédéral détermine:

- a. les vols exemptés de redevances de navigation aérienne;
- b. les frais du service de la navigation aérienne supportés par la Confédération;
- c. les conditions auxquelles l'exploitant d'un aérodrome est autorisé à établir et à percevoir des redevances de navigation aérienne sans fournir directement de services de navigation aérienne.

#### *Art. 56*

III. Attestations <sup>1</sup> L'OFAC atteste, pour les aéronefs immatriculés au registre matricule suisse:

- a. l'immatriculation;
- b. la navigabilité;
- c. les émissions de bruit et de substances nocives des aéronefs à moteur.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'octroi, la durée de validité, le renouvellement et le retrait des attestations. Il se fonde à cet effet sur les prescriptions internationales qui sont contraignantes pour la Suisse.

#### *Art. 57, al. 1 et 3*

<sup>1</sup> Le DETEC édicte, notamment dans le but de garantir la sécurité de l'aviation, des prescriptions sur la production, l'exploitation, l'entretien et l'équipement des aéronefs, ainsi que sur les papiers de bord dont ils doivent être munis.

<sup>3</sup> Les organismes de production et les organismes de maintenance d'aéronefs sont soumis à une autorisation de l'OFAC.

#### *Art. 60, al. 1 et 1<sup>bis</sup>*

<sup>1</sup> Les personnes suivantes doivent obtenir une licence auprès de l'OFAC pour exercer leur activité:

- a. les pilotes d'aéronefs;
- b. le personnel auxiliaire indispensable pour la conduite d'un aéronef, notamment les navigateurs, les radiotélégraphistes de bord et les mécaniciens de bord;
- c. les personnes qui forment du personnel aéronautique;
- d. le personnel du service de la navigation aérienne.

<sup>1bis</sup> La licence est de durée limitée.

*Art. 61*

*Abrogé*

*Art. 70, al. 1*

<sup>1</sup> Tout exploitant d'un aéronef immatriculé dans le registre matricule suisse est tenu de s'assurer contre les suites de sa responsabilité civile en tant qu'exploitant d'aéronef. Le présent alinéa est applicable sous réserve de l'art. 71.

*Art. 75, al. 1 et 5*

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport des personnes, des bagages, des biens et des animaux, sur la responsabilité civile du transporteur à l'égard des voyageurs et des expéditeurs et sur l'obligation d'assurance. Il se fonde à cet effet sur les prescriptions internationales qui sont contraignantes pour la Suisse.

<sup>5</sup> *Abrogé*

*Art. 91*

II. Contraven-  
tions

<sup>1</sup> Est puni d'une amende de 20 000 francs au plus quiconque, intentionnellement ou par négligence:

- a. enfreint les règles de l'air;
- b. enfreint les prescriptions sur l'exploitation des vols visant à assurer la sécurité de personnes ou de biens;
- c. pilote ou exploite un aéronef sans posséder les papiers prescrits;
- d. pilote ou exploite un aéronef qui ne satisfait pas aux exigences de navigabilité;
- e. enfreint les prescriptions applicables à l'entretien des aéronefs et compromet de ce fait la sécurité de l'exploitation;
- f. enfreint les prescriptions suivantes, contenues dans un règlement d'exploitation au sens de l'art. 36c et visant à protéger

l'environnement et à assurer la sécurité de personnes ou de biens:

1. prescriptions concernant les procédures d'approche et de départ,
  2. prescriptions concernant l'utilisation des installations aéroportuaires par les passagers, les aéronefs, les véhicules terrestres et d'autres usagers;
- g. ignore, en tant que passager, les instructions de l'équipage visant à assurer la sécurité des personnes et des biens;
- h. trouble la tranquillité publique à une heure où ni la législation ni le règlement d'exploitation applicable au sens de l'art. 36c ne l'autorisent;
- i. contrevient à une disposition d'exécution assortie de la menace de la peine prévue au présent alinéa.

<sup>2</sup> Est puni d'une amende de 20 000 francs au plus quiconque, intentionnellement:

- a. ne se conforme pas à une décision qui lui a été signifiée sous la menace de la peine prévue au présent alinéa;
- b. ne respecte pas une obligation fixée dans une concession ou une autorisation.

<sup>3</sup> Les infractions graves selon les al. 1, let. a à e et i, et 2 sont punies d'une amende de 40 000 francs au plus.

<sup>4</sup> Quiconque, en qualité de transporteur aérien, enfreint de manière grave ou répétée envers ses passagers des obligations découlant d'accords internationaux prévoyant une obligation de sanction est puni d'une amende de 20 000 francs au plus.

#### *Art. 101b*

3. Aux prestataires de services de navigation aérienne

<sup>1</sup> La Confédération peut temporairement supporter les pertes de recettes subies par un prestataire de services de navigation aérienne sur les prestations fournies à l'étranger, jusqu'à la conclusion d'un accord d'indemnisation avec l'Etat concerné.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral réexamine tous les trois ans dans quelle mesure la Confédération doit continuer de supporter ces pertes de recettes. Celle-ci les supporte pendant neuf ans au plus à compter de l'entrée en vigueur de la modification du 1<sup>er</sup> octobre 2010 de la présente loi.

#### *Art. 103b*

V. Formation et perfectionnement, recherche et développement

La Confédération encourage la formation et le perfectionnement ainsi que la recherche et le développement de nouvelles technologies dans les différents domaines de l'aviation.

*Art. 103c et 103d*

*Abrogés*

*Art. 107a*

IIIa. Protection  
des données  
1. Traitement de  
données  
personnelles

<sup>1</sup> L'OFAC, les autorités de recours, ainsi que les organismes privés et les autres autorités chargés de tâches définies par la présente loi traitent les données personnelles nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches.

<sup>2</sup> Ils traitent des données personnelles, y compris des données sensibles et des profils de la personnalité, concernant:

- a. le personnel aéronautique civil, à savoir des données relatives à:
  1. la personnalité (bonnes mœurs, extrait du casier judiciaire et résultats d'éventuelles investigations complémentaires),
  2. l'aptitude (formation scolaire et spécialisée, parcours professionnel, qualifications, incidents et accidents),
  3. la santé (examens destinés à déterminer les aptitudes physiques et intellectuelles);
- b. les poursuites et sanctions pénales ou administratives visées par la législation sur l'aviation civile.

<sup>3</sup> Ils traitent en outre des données personnelles concernant:

- a. des entreprises suisses de transport aérien;
- b. des entreprises étrangères de transport aérien assurant des vols à l'intérieur de la Suisse;
- c. des organismes de production;
- d. des organismes de maintenance;
- e. des exploitants d'infrastructures;
- f. des prestataires de services de navigation aérienne.

<sup>4</sup> Les prestataires de services civils ou militaires de navigation aérienne peuvent enregistrer les communications en arrière-plan et les bruits de fond dans les organismes du contrôle de la circulation aérienne à des fins d'enquête sur les accidents d'aviation et incidents graves. Le Conseil fédéral règle les responsabilités en ce qui concerne la collecte des données, les procédures d'évaluation, les destinataires, la durée de conservation et les mesures de protection techniques et organisationnelles.

<sup>5</sup> Pour accomplir les tâches qui leur incombent, les services qui traitent les données peuvent communiquer des données personnelles, y compris des données sensibles et des profils de la personnalité, aux autorités suisses et étrangères chargées de tâches correspondantes, ainsi qu'à

des organisations internationales, pour autant qu'elles assurent une protection adéquate des données transmises.

*Art. 107b*

2. Droits d'accès
- <sup>1</sup> Les données personnelles contenues dans le registre matricule suisse (art. 52 ss) sont publiques. Elles peuvent être rendues accessibles en ligne.
  - <sup>2</sup> Le service d'enquête a accès aux données personnelles du personnel aéronautique civil traitées par l'OFAC.

*Art. 108a*

IVa. Exigences techniques fondamentales en matière de sécurité du trafic aérien

- <sup>1</sup> Le Conseil fédéral établit les exigences techniques fondamentales en matière de sécurité du trafic aérien. Il se fonde à cet effet sur les prescriptions internationales qui sont contraignantes pour la Suisse et tient compte de l'état de la technique et de l'impact économique.
- <sup>2</sup> Il peut désigner les normes techniques qui sont présumées satisfaire aux exigences essentielles de sécurité.
- <sup>3</sup> Il peut déléguer à l'OFAC la compétence d'édicter des prescriptions administratives ou techniques, en particulier la désignation des normes techniques visées à l'al. 2.

## II

*Dispositions transitoires de la modification du 1<sup>er</sup> octobre 2010*

- <sup>1</sup> Les procédures en suspens auprès de la Commission fédérale sur les accidents d'aviation (commission; art. 26, al. 1, de l'ancien droit<sup>7</sup>) à l'entrée en vigueur de la modification du 1<sup>er</sup> octobre 2010 seront achevées selon l'ancien droit. La commission restera en fonction jusqu'à la fin de la dernière procédure.
- <sup>2</sup> En dérogation à l'art. 49, al. 4, et pour autant que les prescriptions européennes applicables en vertu des accords bilatéraux ne contiennent pas de dispositions contraaires, le Conseil fédéral peut prévoir, pour une période maximale de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente modification, que le produit des redevances perçues pour certaines catégories d'aérodromes peut financer les frais d'autres catégories d'aérodromes.
- <sup>3</sup> Il détermine les montants qui doivent être transférés, ainsi que les catégories d'aérodrome contributrices et les catégories d'aérodrome bénéficiaires.

## III

La modification du droit en vigueur est réglée en annexe.

<sup>7</sup> RO 1994 3010

#### IV

##### *Coordination avec le code de procédure pénale*

Si le code de procédure pénale du 5 octobre 2007<sup>8</sup> entre en vigueur après la présente loi ou simultanément, les modifications de la loi sur l'aviation et de la loi sur les chemins de fer prévues à l'annexe 1, ch. II/22 et 25, du code de procédure pénale seront caduques.

#### V

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum.

<sup>2</sup> L'art. 49, al. 3 à 5, entre en vigueur en même temps que la révision de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire<sup>9</sup> qui régit la répartition des revenus de l'impôt sur les huiles minérales destinés au transport aérien.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur des autres dispositions.

Conseil national, 1<sup>er</sup> octobre 2010

La présidente: Pascale Bruderer Wyss  
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Conseil des Etats, 1<sup>er</sup> octobre 2010

La présidente: Erika Forster-Vannini  
Le secrétaire: Philippe Schwab

Date de publication: 12 octobre 2010<sup>10</sup>

Délai référendaire: 20 janvier 2011

<sup>8</sup> RS 312.0; RO 2010 1881

<sup>9</sup> RS 725.116.2

<sup>10</sup> FF 2010 5999

## **Modification du droit en vigueur**

La loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>11</sup> est modifiée comme suit:

**Art. 14a**            Obligation d'annoncer les accidents et  
                              les incidents graves

Les gestionnaires de l'infrastructure annoncent immédiatement au DETEC tout accident ou incident grave survenu dans l'exploitation des chemins de fer.

**Art. 15**            Enquête sur les accidents et les incidents graves

<sup>1</sup> Une enquête est ouverte pour élucider les circonstances, le déroulement et les causes de tout accident ou incident grave survenu dans l'exploitation des chemins de fer.

<sup>2</sup> L'enquête vise à prévenir les accidents analogues. Elle n'a pas pour but d'établir une faute ou une responsabilité.

**Art. 15a**            Service d'enquête

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral institue un service d'enquête.

<sup>2</sup> Le service d'enquête, indépendant des autorités administratives, est rattaché au DETEC.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral nomme les membres de la direction du service d'enquête. Ces personnes doivent être des spécialistes indépendants.

<sup>4</sup> La direction recrute les autres collaborateurs du service.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral règle l'organisation du service. Il peut regrouper cet organe et le service d'enquête visé à l'art. 25 de la loi du 21 décembre 1948 sur l'aviation<sup>12</sup>.

**Art. 15b**            Procédure suivie par le service d'enquête

<sup>1</sup> Le service d'enquête établit un rapport pour chaque enquête. Ce rapport ne constitue pas une décision et ne peut faire l'objet d'un recours.

<sup>11</sup> RS 742.101

<sup>12</sup> RS 748.0; FF 2010 5999

- <sup>2</sup> Afin d'élucider les faits, le service d'enquête peut ordonner les mesures suivantes:
- a. la citation à comparaître de toute personne susceptible de fournir des renseignements utiles;
  - b. la perquisition;
  - c. le séquestre;
  - d. les examens médicaux, prise de sang ou analyse d'urine notamment;
  - e. l'autopsie;
  - f. l'exploitation des données recueillies par des appareils d'enregistrement.
  - g. réalisation d'expertises;
- <sup>3</sup> Si les droits ou obligations de particuliers sont concernés, le service d'enquête rend une décision. Sous réserve de dispositions contraires de la présente loi, la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>13</sup> est applicable.
- <sup>4</sup> Les décisions rendues dans le cadre de l'enquête peuvent faire l'objet d'une opposition devant le service d'enquête dans les dix jours.
- <sup>5</sup> Le service d'enquête gère un système d'assurance qualité. La direction veille en particulier à ce que les dépositions de toutes les personnes impliquées soient dûment prises en compte.
- <sup>6</sup> Le Conseil fédéral règle la procédure, en particulier en ce qui concerne les mesures de coercition et la publication des rapports.

*Art. 15c*      Frais de la procédure d'enquête

Lorsqu'une autre autorité constate dans une décision exécutoire qu'une personne a causé l'événement intentionnellement ou par négligence grave, le service d'enquête peut mettre une partie des frais de l'enquête à sa charge. Le Conseil fédéral règle le calcul des frais. Il tient compte à cet égard de la gravité de la faute.

*Art. 86a, let. g*

Est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque, intentionnellement ou par négligence:

- g. contrevient à son obligation, prescrite à l'art. 14a, d'annoncer immédiatement tout accident ou incident grave survenu dans l'exploitation des chemins de fer.

<sup>13</sup> RS 172.021

