

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

Modification du

---

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

I

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

*Art. 3a*            1a. 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 les services de navigation aérienne.

<sup>2</sup> Il peut intégrer dans les accords sur la sécurité de l'aviation et ceux sur les services de navigation aérienne des dispositions relatives à la surveillance et à l'échange de données aéronautiques.

<sup>3</sup> Il peut intégrer dans les accords sur les services de navigation aérienne des dispositions sur la responsabilité en cas de dommages résultant de la fourniture de ces services. Ces dispositions peuvent déroger à la loi du 14 mars 1958 sur la responsabilité<sup>3</sup>.

<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'une entreprise suisse fournissant des services de navigation aérienne a causé d'une manière illicite, elle peut intenter une action récursoire contre cette entreprise.

<sup>1</sup> FF 2008

<sup>2</sup> RS 748.0

<sup>3</sup> RS 170.32

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

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

- d. surveillance sur la production, la navigabilité et la maintenance des aéronefs, en particulier sur la délégation des domaines et des compétences de surveillance à des autorités aéronautiques étrangères ou des institutions internationales;
- e. simulateurs et autres entraîneurs électroniques de vol;
- f. formation, admission et surveillance du personnel aéronautique;
- g. traitement des données aéronautiques, y compris leur échange.

*Art. 4, al. 1*

<sup>1</sup> L'office peut déléguer des domaines et des compétences de surveillance particuliers aux directions des aéroports et, moyennant leur accord, aux cantons, aux autorités communales ou à des organisations et personnes appropriées.

*Art. 5 et 6, al. 2*

*Abrogés*

*Art. 6b (nouveau) 6. Emoluments et taxe de surveillance*

<sup>1</sup> L'office perçoit des émoluments pour ses décisions et ses prestations.

<sup>2</sup> Il perçoit une taxe annuelle auprès des entreprises soumises à surveillance, qui sert à couvrir entre 40 et 60% des frais de surveillance.

<sup>3</sup> La taxe de surveillance se compose d'une taxe de base et d'une taxe variable.

<sup>4</sup> La taxe de base couvre les frais de surveillance occasionnés régulièrement par toutes les entreprises assujetties, indépendamment de leur taille et genre d'activité.

<sup>5</sup> La taxe variable est calculée comme suit:

- a. pour les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne, en fonction du nombre de mouvements;
- b. pour les entreprises de transport aérien, en fonction du nombre de passagers ou de la quantité de fret;
- c. pour les fabricants, les organismes de maintenance et les écoles d'aviation, en fonction du rendement brut.

<sup>6</sup> Le calcul de la taxe de surveillance se fonde sur les chiffres de l'année précédente.

<sup>7</sup> Le Conseil fédéral fixe notamment le barème des émoluments, le taux de couverture de la taxe de surveillance et les frais de surveillance imputables.

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

## 2. Obligation d'utiliser un aéroport, atterrissages en campagne

<sup>1</sup> Les aéronefs ne peuvent décoller ou atterrir que sur des aéroports. La Confédération règle les exceptions.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral définit les constructions et les installations admises pour permettre ou faciliter l'atterrissage d'aéronefs en dehors des aéroports (atterrissage en campagne). Le droit de l'aménagement du territoire et la législation en matière de construction doivent être respectés.

<sup>7</sup> L'office peut prescrire des routes aériennes ou des espaces aériens pour les atterrissages en montagne. Il entend au préalable les gouvernements des cantons intéressés.

*Art. 8a (nouveau) 2a. Structure de l'espace aérien*

L'office établit la structure de l'espace aérien.

*Art. 25 b. Service d'enquête sur les accidents*

<sup>1</sup> Les enquêtes sont réalisées par un service d'enquête sur les accidents rattaché au département et placé sous la tutelle de la commission d'enquête sur les accidents.

<sup>2</sup> Le service d'enquête sur les accidents établit un rapport pour chacune de ses enquêtes.

<sup>3</sup> Il coordonne les enquêtes avec les autorités judiciaires et administratives compétentes pour d'autres procédures.

*Art. 26 c. Commission d'enquête sur les accidents*

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral institue une Commission d'enquête sur les accidents, qui est composée de neuf membres au plus; il en nomme le président et le vice-président. Les membres de la Commission sont des experts indépendants.

<sup>2</sup> La Commission n'est soumise à aucune directive du Conseil fédéral ou du département lorsqu'elle prend des décisions. Elle est indépendante des autorités administratives et dispose de son propre secrétariat.

<sup>3</sup> Elle édicte un règlement d'organisation et de fonctionnement. Le règlement est approuvé par le département.

<sup>4</sup> Elle informe le public de ses activités et établit chaque année un rapport à l'intention du Conseil fédéral.

*Art. 26a, al. 2*

<sup>2</sup> Lorsque des faits nouveaux essentiels apparaissent dans les dix ans suivant la remise du rapport final, la Commission reprend la procédure d'office ou sur demande.

*Art. 26b, al. 1, 3 et 4*

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe les modalités de la procédure d'enquête.

<sup>3</sup> Le code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 est en outre applicable pour autant que certaines particularités de la procédure d'enquête n'exigent pas de dérogation.

<sup>4</sup> *Abrogé*

*Art. 26c, al. 4*

<sup>4</sup> La Confédération supporte les frais de la commission. Le Conseil fédéral règle les détails.

*Art. 26d (nouveau)g. Responsabilité*

<sup>1</sup> La Commission d'enquête sur les accidents répond des actes de ses organes et de son personnel dans les limites établies par la loi du 14 mars 1958 sur la responsabilité<sup>4</sup>.

*Art. 26e (nouveau)h. Personnel*

<sup>1</sup> Le personnel est engagé sous contrat de droit public et assuré auprès de la Caisse fédérale de pensions (PUBLICA).

*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.

<sup>4</sup> RS 172.32

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

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

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

*Art. 36d, al. 1*

<sup>1</sup> L'office 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> (nouveau)*

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

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

Invitation à prendre position, 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 par voie de décision des redevances pour l'utilisation et l'accès aux installations aéroportuaires servant à assurer les vols, y compris les contrôles de sécurité spécifiques.

<sup>2</sup> Il fixe le montant des redevances en se fondant principalement sur les critères suivants:

- a. masse maximale au décollage de l'aéronef;
- b. nombre de passagers;
- c. émission de bruit; et
- d. émission de substances nocives.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire que le calcul des redevances prenne en compte le taux d'occupation des installations aéroportuaires en fonction des périodes de la journée.

<sup>4</sup> La quote-part des redevances liée aux contrôles de sécurité couvre les frais en question. Elle est facturée et comptabilisée séparément. Les excédents ou les déficits sont reportés sur l'année comptable suivante.

<sup>5</sup> S'agissant des autres quotes-parts, le Conseil fédéral détermine quels sont les coûts à prendre en considération et fixe la mesure dans laquelle ces coûts peuvent être couverts. Il tient compte à cet égard du fait que l'exploitant d'aéroport peut tirer des revenus notables d'autres secteurs commerciaux que ceux qui sont absolument nécessaires pour assurer les vols.

<sup>6</sup> Les redevances sont soumises à l'approbation de l'office.

*Art. 39a (nouveau)*

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 accords internationaux contraignants pour la Suisse.

<sup>2</sup> L'office désigne la société chargée de coordonner les créneaux horaires. Il peut confier la coordination des créneaux horaires à des organismes privés.

*Art. 41, al. 1 et 1bis*

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

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

*Art. 42*

IV. Restrictions de la propriété foncière a. En général

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire par voie d'ordonnance 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 (zone de sécurité).

<sup>2</sup> Il peut prescrire que des zones de sécurité doivent aussi 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> Chaque exploitant d'un aéroport sis en Suisse établit un plan de zones de sécurité. Le 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'office.

<sup>4</sup> L'al. 3 s'applique également aux aéroports sis à l'étranger, à cette différence que l'office se substitue à l'exploitant de l'aéroport.

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

<sup>1</sup> Les plans de zone de sécurité seront déposés publiquement dans les communes, avec fixation d'un délai d'opposition de trente jours, par l'exploitant de l'aéroport s'ils sont établis au profit d'un aéroport sis en Suisse et par l'office s'ils sont établis au profit d'un aéroport situé à l'étranger, d'une installation de navigation aérienne ou d'une route aérienne. Dès le dépôt, aucune disposition touchant un bien-fonds soumis à restriction, qui serait en opposition avec le plan de zone de sécurité, ne doit plus être prise sans l'autorisation du déposant.

<sup>3</sup> Le département statue sur les oppositions et approuve les plans de zone de sécurité soumis par l'exploitant d'aéroport ou par l'office.

<sup>4</sup> Après avoir été approuvé, le plan de zone 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 par le plan de zone 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 de zone de sécurité dans la feuille officielle cantonale.

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

- a. auprès de l'exploitant de l'aéroport, lorsque le plan de zone de sécurité est établi en faveur d'un aéroport sis en Suisse;
- b. auprès de l'office, lorsque le plan de zone de sécurité 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 résultant:

- a. de la suppression ou de l'adaptation d'obstacles à l'aviation existants en Suisse, qui se trouvent en dehors du périmètre d'aérodrome ou en faveur d'un aérodrome sis à l'étranger;

- b. des 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> L'al. 1 s'applique sous réserve des art. 45 à 47.

*Art. 49 (nouveau)* VI. Frais des services de navigation aérienne

<sup>1</sup> Les prestataires de services de navigation aérienne perçoivent des redevances pour assurer le contrôle en route et le contrôle des approches et des décollages sur les aéroports.

<sup>2</sup> Ils fixent:

- a. le montant des redevances de route conformément aux prescriptions de droit international;
- b. le montant des redevances d'approche et de décollage principalement sur les critères suivants:
  - 1. catégorie de l'aéroport;
  - 2. masse maximale au décollage de l'aéronef.

<sup>3</sup> Le montant des redevances peut être unifié par catégorie d'aéroport. Dans un tel cas, les redevances d'approche et de décollage ne peuvent excéder les frais engendrés pour la catégorie d'aéroport concernée.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral peut fixer pour des catégories d'aéroport ou pour certains aéroports une quote-part minimale des frais des services de navigation aérienne que les redevances d'approche et de décollage doivent financer. Il tient compte à cet égard des autres possibilités de financement dont disposent les prestataires, notamment des contributions des cantons ou communes aéroportuaires ou d'organismes privés.

<sup>5</sup> Les redevances de navigation aérienne sont soumises à l'approbation de l'office.

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral fixe:

- a. les catégories d'aéroport;
- b. les vols exemptés de redevances de navigation aérienne;
- c. les frais des services de navigation aérienne pris en charge par la Confédération.

*Art. 56* III. Certificats

<sup>1</sup> L'office atteste pour les aéronefs immatriculés au registre matricule suisse:

- a. l'immatriculation, dans le certificat d'immatriculation;

- b. la navigabilité, dans le certificat de navigabilité ou dans l'autorisation de vol;
- c. les émissions de bruit et de substances nocives des aéronefs à moteur, dans le certificat de bruit et d'émission de substances nocives;

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

*Art. 57, al. 1 et 3*

<sup>1</sup> Le département édicte, notamment dans le but de garantir la sécurité de l'aviation, des prescriptions sur la construction, l'exploitation, la maintenance 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 une autorisation de l'office.

*Art. 60, al. 1 et 1bis (nouveau)*

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

- a. pilotes d'aéronefs;
- b. personnel auxiliaire indispensable pour la conduite d'un aéronef, notamment les navigateurs, les radiotélégraphistes de bord et les mécaniciens de bord;
- c. personnes qui forment du personnel aéronautique;
- d. personnel des services de 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. L'art. 71 demeure réservé.

*Art. 75, al. 1 et 5*

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral arrête les prescriptions sur le transport des personnes et des bagages, des biens et des animaux, sur la responsabilité civile du transporteur à l'égard des voyageurs et des expéditeurs ainsi que 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. Contraventions

<sup>1</sup> Est puni d'une amende de 20 000 francs au plus, quiconque, en l'absence d'une infraction passible d'une peine plus sévère selon le code pénal ou une autre loi, intentionnellement ou par négligence:

- a. enfreint des règles de l'air;
- b. exploite un aéronef sans posséder les certificats nécessaires;
- c. exploite un aéronef qui ne satisfait pas aux exigences de navigabilité;
- d. contrevient à une disposition d'exécution dont la violation est déclarée punissable;
- e. ne se conforme pas à une décision qui lui a été signifiée sous menace de la peine prévue au présent article;
- f. ne respecte pas une obligation fixée dans une concession ou une autorisation.

<sup>2</sup> Les infractions visées à l'al. 1, let. a à c, lorsqu'elles sont graves, sont punies d'une amende de 40 000 francs au plus.

<sup>3</sup> Quiconque en qualité de transporteur aérien viole de manière grave et répétée, envers ses passagers, des obligations découlant d'accords internationaux et dont la violation est passible de sanctions aux termes de ces accords, est puni d'une amende de 20 000 francs au plus.

*Art. 103b-d**Abrogés**Art. 107a* IIIa. Protection des données 1. Traitement de données personnelles

<sup>1</sup> L'office, 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 pour accomplir les tâches qui leur incombent.

<sup>2</sup> Ils traitent notamment les données personnelles, y compris les données sensibles ou les profils de la personnalité concernant:

- a. la personnalité (bonnes mœurs, extrait du casier judiciaire et résultats d'éventuelles investigations complémentaires),
  - b. l'aptitude (formation scolaire et spécialisée, parcours professionnel, qualifications, incidents et accidents),
  - c. la santé (examens destinés à déterminer les aptitudes physiques et intellectuelles),
  - d. les poursuites et sanctions pénales ou administratives visées par la présente loi.
- <sup>3</sup> Les données traitées peuvent provenir de personnes qui travaillent pour:
- 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 services civils et militaires de navigation aérienne peuvent enregistrer les communications en arrière-plan et l'ambiance sonore dans les organismes du contrôle de la circulation aérienne, afin d'accroître la sécurité aérienne. Le Conseil fédéral règle la responsabilité pour la collecte des données, les procédures d'évaluation, les destinataires des données, la durée de conservation et les mesures de protection techniques et organisationnelles.

<sup>5</sup> Pour accomplir les tâches qui leur incombent légalement, 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, lorsqu'elles assurent une protection adéquate des données transmises.

*Art. 107b (nouveau)*                      2. Droits d'accès

<sup>1</sup> Les données personnelles contenues dans le registre matricule suisse (art. 52 ss) sont publiques et elles peuvent être rendues accessibles en ligne.

<sup>3</sup> La Commission d'enquête sur les accidents a accès en ligne aux données personnelles du personnel aéronautique civil.

*Art. 108a (nouveau)* 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 accords internationaux qui sont contraignants pour la Suisse et tient compte des normes techniques internationalement reconnues et de la viabilité économique.

<sup>2</sup> Il peut désigner les normes techniques dont le respect laisse supposer que les exigences techniques fondamentales sont satisfaites.

<sup>3</sup> Il peut déléguer à l'office la compétence d'édicter des prescriptions administratives ou techniques, en particulier des normes techniques.

## II

Disposition transitoire de la modification du ...

La taxe de surveillance visée à l'art. 6b est introduite progressivement d'ici au 1<sup>er</sup> janvier ... (dix ans après l'entrée en vigueur de la présente modification). Le Conseil fédéral fixe les étapes.

## III

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

<sup>2</sup> Le conseil fédéral fixe l'entrée en vigueur.