

# Ordonnance sur l'aviation (OSAv)<sup>1</sup>

du 14 novembre 1973 (Etat le 1<sup>er</sup> janvier 2009)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (loi sur l'aviation, LA)<sup>2,3</sup>  
*arrête:*

## **1           Aéronefs**

**11<sup>4</sup>**           ...

### **Art. 1**

## **12           Classement<sup>5</sup>**

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Sous l'aspect technique, les aéronefs sont classés par catégories selon l'annexe.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Sont considérés comme aéronefs d'Etat les aéronefs affectés au service de l'armée, de la douane ou de la police de la Confédération et des cantons, ou que le Conseil fédéral a expressément désignés comme tels.<sup>7</sup>

RO 2005 4425

<sup>1</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>2</sup> RS 748.0

<sup>3</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>4</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994 (RO 1994 3028).

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>6</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>7</sup> Anciennement al. 1.

**12a<sup>8</sup>      Aéronefs sans occupants****Art. 2a**

<sup>1</sup> Les aéronefs sans occupants dont le poids est supérieur à 30 kg ne peuvent être utilisés qu'avec l'autorisation de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).<sup>9</sup>

<sup>2</sup> Pour réduire les nuisances et le danger auquel personnes et biens sont exposés au sol, les cantons sont habilités à prendre des mesures concernant les aéronefs sans occupants dont le poids est inférieur à 30 kg.

<sup>3</sup> Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) édicte les prescriptions de détail.<sup>10</sup>

**12b<sup>11</sup>      Interdiction de certains aéronefs avec occupants****Art. 2b**

<sup>1</sup> L'exploitation d'avions avec occupants dont la charge alaire est inférieure à 20 kg/m<sup>2</sup> est interdite.

<sup>2</sup> L'OFAC<sup>12</sup> peut délivrer des autorisations exceptionnelles pour des vols d'essai et dans d'autres cas particuliers.

**13              Registre matricule****Art. 3<sup>13</sup>      Immatriculation**

<sup>1</sup> L'OFAC inscrit dans le registre matricule les avions, les hélicoptères et les autres aéronefs à voilure tournante, les motoplaneurs, les planeurs, les ballons libres avec occupants et les dirigeables, lorsqu'ils:

- a. remplissent les conditions requises, notamment en ce qui concerne la propriété (art. 4 et 5);
- b. sont destinés à circuler avec des marques de nationalité et d'immatriculation suisses.

<sup>8</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO **1994** 3028).

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 juillet 2007 (RO **2007** 3645).

<sup>10</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 juillet 2007 (RO **2007** 3645).

<sup>11</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO **1994** 3028).

<sup>12</sup> Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 4 juillet 2007 (RO **2007** 3645). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

<sup>13</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 mars 1994 (RO **1994** 735).

<sup>2</sup> L'OFAC peut autoriser l'inscription dans le registre matricule d'un aéronef qui ne remplit pas les conditions requises en matière de propriété s'il doit être utilisé durant une période assez longue par une entreprise suisse de transports aériens commerciaux.<sup>14</sup>

<sup>3</sup> Les aéronefs d'Etat suisses peuvent être inscrits dans le registre matricule.

<sup>4</sup> L'immatriculation peut être refusée lorsque l'aéronef ne répond manifestement pas aux exigences de navigabilité applicables en Suisse ou aux dispositions sur la protection de l'environnement.

<sup>5</sup> ...<sup>15</sup>

#### **Art. 4<sup>16</sup>** Conditions en matière de propriété

Un aéronef satisfait aux conditions prescrites (art. 52, al. 2, let. c, LNA<sup>17</sup>) s'il est la propriété exclusive:

- a. de citoyens suisses;
- b. d'étrangers assimilés aux citoyens suisses en vertu d'accords internationaux<sup>18</sup>, s'ils ont leur domicile en Suisse et ont l'autorisation d'y séjourner pendant un certain temps;
- c. d'étrangers qui ont leur domicile en Suisse et ont l'autorisation d'y séjourner pendant un certain temps, et qui utilisent l'aéronef principalement au départ de la Suisse;
- d. de sociétés commerciales ou de sociétés coopératives qui ont leur siège en Suisse et qui sont inscrites au registre du commerce;
- e. de collectivités ou d'établissements de droit public suisse;
- f. d'associations constituées selon le droit suisse, pour autant que deux tiers de leurs membres et de leur comité, ainsi que leur président, soient des citoyens suisses ou des étrangers qui sont assimilés à des citoyens suisses en vertu d'accords internationaux et ont leur domicile en Suisse.

#### **Art. 5<sup>19</sup>** Rapports fiduciaires

Au sens de la présente ordonnance, le droit de disposer fondé sur des rapports fiduciaires n'est pas considéré comme propriété.

<sup>14</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 1996, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996 (RO 1996 1536).

<sup>15</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994 (RO 1994 3028).

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 mars 1994 (RO 1994 735).

<sup>17</sup> Actuellement «LA».

<sup>18</sup> Une liste de ces accords peut être consultée auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 mars 1994 (RO 1994 735).

**Art. 6<sup>20</sup>** Demande d'immatriculation

<sup>1</sup> L'immatriculation d'un aéronef doit être demandée par le propriétaire.

<sup>2</sup> A la demande doivent être joints:

- a. les actes accréditant la propriété du requérant;
- b. pour les sociétés commerciales et les sociétés coopératives, la preuve qu'elles remplissent les conditions de l'art. 4, let. d;
- c. pour les associations, la preuve qu'elles remplissent les conditions de l'art. 4, let. f;
- d. si le propriétaire est un étranger au sens de l'art. 4, let. b, la preuve qu'il remplit les conditions de cette disposition;
- e. si le propriétaire est un étranger au sens de l'art. 4, let. c, la preuve qu'il remplit les conditions de cette disposition et une déclaration écrite que l'aéronef sera principalement utilisé au départ de la Suisse;
- f. pour un aéronef importé:
  1. la preuve qu'il n'est immatriculé ni dans l'Etat où il a été construit ni dans l'Etat où un prédécesseur du requérant avait son domicile;
  2. la preuve qu'il n'est pas inscrit dans le registre des aéronefs ou dans un registre correspondant du dernier Etat d'immatriculation; cette preuve peut être remplacée par la déclaration écrite de l'ayant droit inscrit dans le registre étranger des aéronefs, par laquelle il consent à l'immatriculation de l'aéronef dans le registre suisse;
- g. pour un aéronef importé qui a déjà été utilisé, la preuve qu'il a été entretenu réglementairement.

**Art. 7<sup>21</sup>****Art. 8** Contenu de l'immatriculation

<sup>1</sup> L'immatriculation doit contenir au moins les indications suivantes:

- a. date de l'immatriculation;
- b. marque d'immatriculation;
- c. constructeur;
- d. type de l'aéronef;
- e. numéro de fabrication;
- f. nom et adresse du propriétaire.

<sup>2</sup> Le nom et l'adresse de l'exploitant de l'aéronef peuvent être inscrits à côté de ceux du propriétaire lorsque l'exploitant remplit les conditions requises pour l'immatriculation, à l'exception de la propriété.

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 mars 1994 (RO 1994 735).

<sup>21</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 14 mars 1994 (RO 1994 735).

**Art. 9** Certificat d'immatriculation

<sup>1</sup> L'OFAC délivre au propriétaire de l'aéronef un certificat attestant l'immatriculation.

<sup>2</sup> ...<sup>22</sup>

**Art. 10** Modifications

Le propriétaire inscrit et, s'il est inscrit, l'exploitant de l'aéronef doivent annoncer par écrit à l'OFAC, dans les dix jours, toute modification des conditions mentionnées aux art. 4 à 7. Le certificat d'immatriculation et le certificat de navigabilité seront joints à cette déclaration.<sup>23</sup>

**Art. 11** Radiation

<sup>1</sup> L'immatriculation d'un aéronef est radiée:

- a. à la demande du propriétaire;
- b.<sup>24</sup> d'office lorsque
  - une condition mise à l'inscription n'est plus remplie;
  - <sup>25</sup> la preuve du placement sous régime douanier ou de la franchise douanière temporaire n'est pas produite;
  - l'exploitant n'acquiesce pas une taxe prévue par l'ordonnance du 25 septembre 1989 sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile<sup>26</sup> et fixée par une décision passée en force;
  - l'aéronef est détruit.

<sup>2</sup> Si l'aéronef a été inscrit dans le registre des aéronefs, l'immatriculation ne peut être radiée avant la radiation dans ce registre. Les papiers de bord d'un aéronef qui doit être exmatriculé d'office sont cependant déjà retirés avant la radiation.

<sup>3</sup> Sur demande, l'OFAC délivre une attestation de la radiation.

<sup>22</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 27 janv. 1988 (RO **1988** 534).

<sup>23</sup> Nouvelle teneur de la phrase selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO **1994** 3028).

<sup>24</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 oct. 1990, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 1990 (RO **1990** 1719).

<sup>25</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 36 de l'annexe 4 à l'O du 1<sup>er</sup> nov. 2006 sur les douanes, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2007 (RS **631.01**).

<sup>26</sup> [RO **1989** 2216, **1993** 2749, **1995** 5219, **1997** 2779 ch. II 53, **2003** 1195, **2005** 2695 ch. II 5. RO **2007** 5101 art. 52]. Voir actuellement l'O du 28 sept. 2007 sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile (RS **748.112.11**).

## 14 Marques de nationalité et d'immatriculation

### Art. 12

L'OFAC édicte des dispositions sur les marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs suisses.

## 15 Navigabilité et admission à la circulation<sup>27</sup>

### Art. 13<sup>28</sup> Prise en compte du droit international

Les dispositions relatives à la navigabilité et à la procédure d'admission (ch. 15) s'appliquent à moins que la version contraignante pour la Suisse de l'un des règlements CE suivants ne soit applicable conformément au ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999<sup>29</sup>:

- a. règlement (CE) n° 1592/2002;
- b. règlement (CE) n° 2042/2003;
- c. règlement (CE) n° 1702/2003.

### Art. 14<sup>30</sup>

### Art. 15 Responsabilité lors des examens

<sup>1</sup> Lorsqu'un aéronef et son équipement subissent des dégâts au cours d'un examen, la Confédération en répond selon les dispositions de la loi du 14 mars 1958 sur la responsabilité<sup>31</sup>.

<sup>2</sup> Avec l'approbation de l'OFAC, le requérant peut à ses risques et périls faire procéder aux vols d'examen par un pilote qualifié de son choix.

<sup>3</sup> Lors de chaque vol d'examen, la responsabilité civile envers les tiers au sol doit être couverte.

<sup>27</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO **2008** 3607).

<sup>28</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO **2008** 3607).

<sup>29</sup> RS **0.748.127.192.68**. La version contraignante pour la Suisse est mentionnée dans l'annexe de cet accord et peut être consultée ou obtenue auprès de l'OFAC. Adresse: Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)).

<sup>30</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 18 juin 2008, avec effet au 1<sup>er</sup> août 2008 (RO **2008** 3607).

<sup>31</sup> RS **170.32**

**Art. 16<sup>32</sup>** Certificat de navigabilité, certificat de navigabilité restreint, autorisation de vol, certificat de bruit et certificat d'émission de substances nocives

<sup>1</sup> L'OFAC atteste la navigabilité des aéronefs immatriculés dans le certificat de navigabilité, le certificat de navigabilité restreint ou l'autorisation de vol.

<sup>2</sup> Pour les aéronefs à moteur, le niveau de bruit est attesté dans le certificat de bruit, et l'émission de substances nocives, dans le certificat d'émission de substances nocives.

**Art. 17<sup>33</sup>** Certificats de navigabilité, certificats de navigabilité restreints, autorisations de vol, certificats de bruit et d'émission de substances nocives émis à l'étranger<sup>34</sup>

<sup>1</sup> Les certificats de navigabilité, les certificats de navigabilité restreints et les autorisations de vol étrangers peuvent être reconnus par l'OFAC s'ils ont été établis:<sup>35</sup>

- a. d'après les dispositions en vigueur en Suisse;
- b. d'après des normes internationales qui sont obligatoires également pour la Suisse, ou
- c. d'après les normes étrangères ou internationales répondant au moins aux exigences minimales imposées en Suisse et qui sont reconnues par l'OFAC.

<sup>2</sup> Les certificats étrangers de bruit et les certificats étrangers d'émission de substances nocives peuvent être reconnus par l'OFAC s'ils ont été établis:

- a. d'après des normes répondant au moins aux exigences minimales imposées en Suisse; ou
- b. d'après les normes internationales qui sont obligatoires également pour la Suisse.<sup>36</sup>

<sup>3</sup> Est réservé l'examen complémentaire destiné à vérifier si l'aéronef est en état de navigabilité et s'il satisfait aux exigences en matière de limitation du bruit et de l'émission de substances nocives.<sup>37</sup>

<sup>32</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>33</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 6 déc. 1982 (RO 1982 2277).

<sup>34</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>35</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>36</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>37</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

**Art. 18** Admission à la circulation<sup>38</sup>

<sup>1</sup> Un aéronef immatriculé est admis à la circulation:

- a. s'il est en état de navigabilité;
- b.<sup>39</sup> s'il satisfait aux exigences en matière de limitation du bruit et des autres émissions;
- c.<sup>40</sup> si les prétentions en responsabilité civile de tiers au sol et de passagers sont couvertes dans la mesure prescrite;
- d.<sup>41</sup> si, pour un aéronef importé, la preuve est fournie qu'il a fait l'objet d'un placement sous régime douanier ou qu'il bénéficie temporairement de la franchise douanière.

2 ...<sup>42</sup>

<sup>3</sup> L'admission à la circulation est attestée par l'octroi du certificat de navigabilité, du certificat de navigabilité restreint ou de l'autorisation de vol. Dans ces attestations ou dans leurs annexes, l'OFAC peut fixer des conditions et des restrictions d'exploitation.<sup>43</sup>

<sup>4</sup> Dans des cas particuliers, notamment pendant la procédure d'admission, l'OFAC établit une autorisation de vol provisoire. Les prétentions en responsabilité civile de tiers au sol et de passagers doivent être couvertes dans tous les cas.<sup>44</sup>

5 ...<sup>45</sup>

**Art. 19<sup>46</sup>** Durée de validité du certificat de navigabilité, du certificat de navigabilité restreint et de l'autorisation de vol

<sup>1</sup> Les certificats de navigabilité, certificats de navigabilité restreints et autorisations de vol sont en principe valables pour une durée indéterminée. L'OFAC peut exceptionnellement limiter leur validité.

<sup>2</sup> Dans des cas particuliers, notamment pendant la procédure d'admission ou pour des vols techniques, l'OFAC établit des autorisations de vol à durée de validité limitée.

<sup>38</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>39</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mars 1984 (RO 1984 318).

<sup>40</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>41</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 36 de l'annexe 4 à l'O du 1<sup>er</sup> nov. 2006 sur les douanes, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2007 (RS 631.01).

<sup>42</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994 (RO 1994 3028).

<sup>43</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>44</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>45</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 25 août 1976 (RO 1976 1921).

<sup>46</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

**Art. 20** Retrait du certificat de navigabilité, du certificat de navigabilité restreint et de l'autorisation de vol<sup>47</sup>

<sup>1</sup> Le certificat de navigabilité, le certificat de navigabilité restreint et l'autorisation de vol sont retirés:<sup>48</sup>

- a.<sup>49</sup> si l'aéronef n'est plus en état de navigabilité et si la défectuosité n'a pas été réparée dans un délai imparti par l'OFAC;
- b.<sup>50</sup> si l'aéronef ne satisfait plus aux exigences en matière de limitation du bruit et des autres émissions, et si la défectuosité n'a pas été éliminée dans un délai imparti par l'OFAC;
- c. si la responsabilité civile envers les tiers au sol n'est plus suffisamment couverte;
- d. si, à l'expiration de la franchise douanière, le dédouanement n'est pas prouvé.

<sup>2</sup> Le certificat de navigabilité peut en outre être retiré:

- a. si la vérification périodique obligatoire de la navigabilité n'a pas été exécutée dans le délai imparti; ou
- b. si les rapports de propriété ne sont pas clairement établis.<sup>51</sup>

<sup>3</sup> Est réservé le retrait selon l'art. 92 de la loi sur la navigation aérienne<sup>52</sup>.

## 16 Règles spéciales et autres mesures

**Art. 21**<sup>53</sup>

Dans les limites fixées aux art. 108 et 109 de la loi sur l'aviation, le DETEC<sup>54</sup> peut édicter des règles particulières et prendre d'autres mesures concernant les aéronefs de catégories spéciales ou en cas d'innovations techniques. Ce faisant, il tient également compte des impératifs de la protection de la nature, du paysage et de l'environnement.

<sup>47</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>48</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>49</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 6 déc. 1982 (RO 1982 2277).

<sup>50</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mars 1984 (RO 1984 318).

<sup>51</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 juin 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 (RO 2008 3607).

<sup>52</sup> Actuellement «loi sur l'aviation».

<sup>53</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>54</sup> Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 4 juillet 2007 (RO 2007 3645). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

## **2 Engins balistiques<sup>55</sup>**

### **Art. 22<sup>56</sup>**

### **Art. 23<sup>57</sup>**

<sup>1</sup> Sous l'aspect technique, les engins balistiques sont classés par catégories selon l'annexe.

<sup>2</sup> Les petits engins balistiques, tels les feux d'artifice ou les fusées modèles, ainsi que les projectiles antigrêles ne peuvent être utilisés ou lancés que s'ils ne compromettent pas la sécurité de l'aviation. Pour d'autres motifs, la Confédération et les cantons peuvent imposer des restrictions supplémentaires.

<sup>3</sup> Les autres engins balistiques, notamment les fusées avec ou sans occupants, ne peuvent être utilisés ou lancés qu'avec l'autorisation de l'OFAC. L'OFAC peut fixer des conditions d'admission et d'exploitation.

<sup>4</sup> Les projectiles antigrêles ne doivent pénétrer ni dans les espaces aériens des classes C et D ni dans le secteur des routes ATS de l'espace aérien de la classe E. L'organe du contrôle de la circulation aérienne peut autoriser des exceptions.

## **3 Personnel aéronautique**

### **31 Licence**

#### **Art. 24**

<sup>1</sup> Le DETEC fixe les catégories de personnel aéronautique qui ont besoin d'une licence de l'OFAC pour exercer leur activité.

<sup>2</sup> L'OFAC peut déléguer l'organisation d'examens et l'établissement de licences à des associations propres à les exercer.<sup>58</sup>

### **32 Prescriptions**

#### **Art. 25**

<sup>1</sup> Le DETEC édicte des prescriptions sur les licences du personnel aéronautique, qui règlent notamment:

<sup>55</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>56</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994 (RO 1994 3028).

<sup>57</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>58</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 27 janv. 1988, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1988 (RO 1988 534).

- a. la nature, la portée et la durée de validité des licences;
- b. les conditions d'octroi, de refus, de renouvellement et de retrait des licences;
- c. les règles de procédure qu'il y a lieu d'observer à cet égard;
- d. les droits et les obligations des titulaires;
- e. les conditions auxquelles le personnel aéronautique formé dans l'aviation militaire peut obtenir des licences civiles;
- f. la reconnaissance des licences, des examens d'aptitude et des examens médicaux étrangers.

<sup>2</sup> Le DETEC peut édicter des prescriptions sur le personnel aéronautique qui n'a besoin d'aucune licence pour exercer son activité.

<sup>3</sup> Le DETEC, en accord avec le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, règle le service médical aéronautique. L'organisation et les compétences de l'Institut de médecine aéronautique sont réglées par une ordonnance du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, élaborée en accord avec le DETEC.<sup>59</sup>

### 33 Instruction du personnel aéronautique

#### Art. 26 Autorisation obligatoire

L'instruction du personnel aéronautique ayant besoin d'une licence officielle n'est admise que dans le cadre d'une école, sous réserve des exceptions que le DETEC fixe pour certaines catégories. L'exploitation d'une telle école requiert une autorisation de l'OFAC.

#### Art. 27 Conditions d'octroi de l'autorisation

<sup>1</sup> L'autorisation d'instruire du personnel aéronautique est accordée lorsque le requérant prouve qu'une organisation d'exploitation pourvue d'enseignants qualifiés, de personnel technique, d'installations, de documentation et de locaux garantit une instruction appropriée.

<sup>2</sup> Pour l'instruction du personnel navigant, le requérant doit en outre prouver qu'il dispose d'aéronefs appropriés et entretenus réglementairement et qu'il possède le droit d'utiliser un aéroport approprié.<sup>60</sup>

<sup>2bis</sup> En cas d'utilisation d'aéronefs qui ne sont pas inscrits au registre matricule suisse, l'OFAC délivre l'autorisation uniquement avec l'accord de la Direction générale des douanes et de l'Etat d'immatriculation. Il requiert les déclarations y relatives.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 avril 2001 (RO **2001** 1067).

<sup>60</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 10 sept. 2003 (RO **2003** 3384).

<sup>61</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 10 sept. 2003 (RO **2003** 3384).

<sup>3</sup> L'OFAC peut donner des directives sur les exigences spéciales auxquelles certains genres d'instruction doivent satisfaire.

<sup>4</sup> L'organisation, les programmes d'instruction et le règlement d'exploitation de l'école sont soumis à l'approbation de l'OFAC.

<sup>5</sup> L'autorisation est accordée pour une période déterminée et peut être renouvelée sur demande. Elle n'est pas transférable.

#### **Art. 28**            Surveillance

<sup>1</sup> L'OFAC surveille l'exploitation des écoles instruisant du personnel aéronautique.

<sup>2</sup> La direction de l'école doit faire chaque année rapport à l'OFAC sur la marche de l'enseignement. Les événements extraordinaires doivent être immédiatement annoncés.

<sup>3</sup> Une commission fédérale spéciale surveille la formation, soutenue par la Confédération, des candidats susceptibles de devenir pilotes militaires, pilotes professionnels ou éclaireurs-parachutistes. Dans l'exercice de ses tâches de surveillance, la commission est assistée par des inspecteurs de l'OFAC, des forces aériennes ainsi que, dans le secteur de la formation des pilotes militaires et des pilotes professionnels, par des inspecteurs externes désignés par l'OFAC.<sup>62</sup>

<sup>4</sup> L'OFAC surveille les autres secteurs de la formation et du perfectionnement aéronautiques que soutient la Confédération.<sup>63</sup>

#### **Art. 29**            Retrait de l'autorisation

<sup>1</sup> L'OFAC peut retirer provisoirement ou pour une période indéterminée l'autorisation d'instruire du personnel aéronautique lorsque les conditions requises pour une exploitation sûre et réglementaire de l'école ne sont plus remplies ou que la direction de l'école enfreint des prescriptions ou les devoirs découlant de l'autorisation.

<sup>2</sup> L'OFAC peut en outre ordonner que des enseignants ou du personnel technique de l'école soient suspendus provisoirement ou pour une période indéterminée lorsque ces personnes enfreignent des prescriptions, contreviennent à leurs devoirs ou se révèlent inaptes, notamment en envoyant aux examens des élèves insuffisamment préparés.

<sup>4</sup><sup>64</sup>                    ...

#### **Art. 30 à 76**

<sup>62</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994 (RO **1994** 3028). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 oct. 1998 (RO **1998** 2570).

<sup>63</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO **1994** 3028).

<sup>64</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994 (RO **1994** 3028).

## 5 Circulation, exploitation et entretien

### 51<sup>65</sup> Système de compte rendu d'événements dans l'aviation

#### Art. 77 Principes

<sup>1</sup> Le système de compte rendu visé aux art. 77 à 77g a pour but d'améliorer la sécurité aérienne.

<sup>2</sup> Sont réservées les autres obligations de déclarer prévues par le droit fédéral.

#### Art. 77a Définitions

- a. *Evénement*: tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, qui menace ou pourrait menacer la sécurité d'un aéronef, de ses occupants ou de tiers, et qui n'a pas donné lieu à un accident d'aviation ou à un incident grave;
- b. *sécurité*: la fiabilité technique et opérationnelle propre à protéger des accidents d'aviation les personnes à bord de l'avion et au sol;
- c. *collecte*: la réception et la désidentification d'un compte rendu ainsi que son enregistrement dans une banque de données;
- d. *désidentification*: la suppression, dans les comptes rendus soumis, de tous les détails personnels concernant le notifiant et des aspects techniques qui pourraient permettre d'identifier le notifiant ou des tiers à partir des informations;
- e. *évaluation*: le traitement des comptes rendus; cette activité recouvre en particulier des investigations supplémentaires destinées à établir les faits ainsi que la comparaison des comptes rendus avec des comptes rendus communiqués précédemment et leur analyse afin de détecter précocement les évolutions dangereuses.

#### Art. 77b Evénements à déclarer

<sup>1</sup> Tous les événements, au sens des listes des annexes I et II de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile<sup>66</sup>, doivent être déclarés. A cet égard, la version la plus récente de la directive applicable en Suisse fait foi<sup>67</sup>.

<sup>2</sup> Les accidents d'aviation et les incidents graves sont exclusivement régis par les dispositions de l'ordonnance du 23 novembre 1994 relative aux enquêtes sur les accidents d'aviation et sur les incidents graves<sup>68</sup>.

<sup>65</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 9 mars 2007 (RO 2007 917).

<sup>66</sup> JO L 167 du 4.7.2003, p. 27 ss

<sup>67</sup> La version la plus récente de la directive applicable en Suisse est indiquée dans l'annexe de l'Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (RS 0.748.127.192.68)

<sup>68</sup> RS 748.126.3

**Art. 77c** Personnes soumises à l'obligation de compte rendu

Sont tenus de déclarer des événements survenus dans leur domaine d'activité:

- a. l'exploitant et le commandant d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public utilisé par un opérateur pour lequel la Suisse ou un Etat<sup>69</sup> assimilé à cet égard à la Suisse assure le contrôle de la sécurité;
- b. les personnes qui assurent les tâches de conception, de construction, d'entretien ou de modification d'aéronefs à turbine ou d'aéronefs de transport public ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle de la Suisse ou d'un Etat assimilé à cet égard à la Suisse;
- c. les personnes qui signent une attestation d'entretien, ou un certificat d'approbation pour remise en service relatifs à un aéronef à turbine ou à un aéronef de transport public ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle de la Suisse ou d'un Etat assimilé à cet égard à la Suisse;
- d. les personnes qui assument une fonction nécessitant l'agrément de la Suisse ou d'un Etat assimilé à cet égard à la Suisse en tant que collaborateur d'un service de la navigation aérienne;
- e. les personnes qui assument des fonctions liées à la collecte, au traitement et à la diffusion d'informations aéronautiques (y compris les informations météorologiques destinées à l'aviation);
- f. les chefs d'aérodromes civils à condition que l'événement survenu sur leur aérodrome soit en rapport avec l'exploitation d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public;
- g. les personnes qui assument une fonction liée à l'installation, à l'entretien, à la modification, à la réparation, à la révision, à la vérification en vol ou à l'inspection d'installations de navigation aérienne dont la Suisse ou un Etat assimilé à cet égard à la Suisse assume la responsabilité;
- h. les personnes qui, sur un aérodrome suisse, assument une fonction liée à l'assistance au sol des aéronefs à turbine ou des aéronefs de transport public; en particulier le remplissage en carburant, l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage de l'aéronef.

**Art. 77d** Centre de traitement

<sup>1</sup> L'OFAC désigne un centre interne de traitement des comptes rendus, qui collecte et évalue les comptes rendus d'événements obligatoires et les comptes rendus volontaires qui lui sont communiqués.

<sup>2</sup> Sur le plan organisationnel, le centre de traitement est indépendant des unités de l'OFAC chargées d'activités de surveillance.

<sup>3</sup> Il traite les comptes rendus d'événements de manière confidentielle.

<sup>69</sup> La liste de ces Etats peut être consultée à l'office.

<sup>4</sup> Les collaborateurs du centre de traitement chargés de réceptionner et d'évaluer les comptes rendus d'événements sont déliés, durant l'exercice de ces activités, de leurs obligations de dénonciation et de poursuite.

**Art. 77e** Non-ouverture d'une procédure pénale

Aucune procédure pénale n'est ouverte si:

- a. l'événement ne constitue pas une violation intentionnelle ou par négligence grave des prescriptions légales;
- b. l'OFAC a eu connaissance de l'événement par le biais d'un compte rendu communiqué dans le cadre du système de comptes rendus visé par la présente section;
- c. le compte rendu de l'événement a été établi:
  1. par la personne ayant causé l'événement,
  2. par un tiers, à l'exception des personnes dans l'exercice de leur activité de surveillance pour le compte de l'OFAC, pour autant que la personne soumise à l'obligation de compte rendu communique également un compte rendu de l'événement dans les 96 heures suivant sa survenance, ou
  3. dans le cas où plusieurs personnes soumises à l'obligation de compte rendu sont impliquées dans l'événement: par chacune d'elles ou sous forme d'un compte rendu commun, permettant d'identifier clairement le cercle des personnes soumises à l'obligation de compte rendu impliquées dans l'événement et d'attester par une déclaration individuelle ou une signature, la volonté de communiquer un compte rendu chez chaque personne soumise à l'obligation de compte rendu.

**Art. 77f** Comptes rendus donnant lieu à l'ouverture d'une procédure pénale

Si le centre de traitement conclut à l'existence d'une violation intentionnelle ou par négligence grave des prescriptions légales, il transmet le compte rendu désidentifié à l'unité organisationnelle de l'OFAC compétente en matière de poursuite pénale.

**Art. 77g** Protection et communication de données

<sup>1</sup> La base de données du centre de traitement ne contient que des informations désidentifiées.

<sup>2</sup> Le centre de traitement peut, en cas de demande précise, communiquer les informations sauvegardées dans la base de données à toute entité suisse chargée du contrôle de la sécurité aérienne ou de l'enquête sur des accidents et des perturbations de l'aviation civile ou à toute entité étrangère assimilée à l'entité suisse en vertu d'un accord international<sup>70</sup>.

<sup>70</sup> La liste de ces entités peut être consultée à l'office.

<sup>3</sup> Le centre de traitement ne communique que des données désidentifiées. Il se limite à cet effet aux données qui contribuent à améliorer la sécurité aérienne.

**52**<sup>71</sup> ...

**Art. 78**

**53**<sup>72</sup> ...

**Art. 79**

**54**            **Prise de vues aériennes**

**Art. 80**

La prise de vues aériennes et leur diffusion sont autorisées sous réserve de la législation sur la protection des ouvrages militaires.

**55**            **Jet d'objets**

**Art. 81**

Il est interdit de jeter des objets d'un aéronef en vol, sous réserve des exceptions fixées par le DETEC.

**56**            **Publicité**

**Art. 82**        Sur des aéronefs

<sup>1</sup> La publicité au moyen d'inscriptions et d'images apposées sur des aéronefs est autorisée sous réserve des dispositions de la législation fédérale.<sup>73</sup>

<sup>2</sup> Les marques de nationalité et d'immatriculation doivent dans tous les cas rester aisément reconnaissables.

<sup>3</sup> ...<sup>74</sup>

<sup>71</sup> Abrogé par le le ch. I de l'O du 9 mars 2007 (RO **2007** 917).

<sup>72</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 27 janv. 1988 (RO **1988** 534).

<sup>73</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 27 janv. 1988, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1988 (RO **1988** 534).

<sup>74</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 27 janv. 1988 (RO **1988** 534).

**Art. 83** Au moyen d'aéronefs

Toute autre forme de publicité au moyen d'aéronefs, notamment le jet de feuilles volantes, l'écriture céleste, l'utilisation de haut-parleurs, le remorquage de banderoles, est interdite.

**57 Démonstrations d'acrobatie sur des aéronefs****Art. 84**

Les démonstrations d'acrobatie sur des aéronefs requièrent une autorisation de l'OFAC. L'autorisation prescrit les conditions requises.

**58 Manifestations publiques d'aviation****Art. 85** Définition

Les manifestations publiques d'aviation sont des manifestations aéronautiques auxquelles le public est convié et qui comprennent notamment des démonstrations et des concours, ainsi que des vols de passagers en dehors des aérodromes.

**Art. 86** Autorisation obligatoire

<sup>1</sup> Les manifestations publiques d'aviation requièrent, sous réserve de l'al. 2, une autorisation de l'OFAC. Avant d'autoriser de grandes manifestations, il y a lieu d'entendre l'Office fédéral de l'environnement<sup>75</sup>.

<sup>2</sup> N'ont besoin d'aucune autorisation:

- a. les manifestations publiques d'aviation sur des aérodromes, si elles se réduisent à des vols de passagers et à des épreuves de concours entre les membres d'une organisation établie sur cet aérodrome, y compris des personnes invitées;
- b.<sup>76</sup> les manifestations publiques d'aviation en dehors des aérodromes, si deux ballons libres au plus y participent;
- c. les manifestations publiques d'aviation en dehors des aérodromes, si deux hélicoptères au plus y participent, sous réserve de l'approbation des autorités communales;
- d. ...<sup>77</sup>

<sup>75</sup> La désignation de l'unité administrative a été adaptée en application de l'art. 16 al. 3 de l'O du 17 nov. 2004 sur les publications officielles (RS **170.512.1**).

<sup>76</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 1996, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996 (RO **1996** 1536).

<sup>77</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 25 août 1976 (RO **1976** 1921).

**Art. 87** Demande

<sup>1</sup> La demande d'autoriser une manifestation publique d'aviation doit être adressée à l'OFAC au plus tard trois semaines avant la manifestation.

<sup>2</sup> Elle doit indiquer:

- a. le lieu et la date;
- b. l'organisateur;
- c. le chef responsable;
- d. le plan d'organisation et les aéronefs prévus;
- e. le programme;
- f. un résumé des dispositions prises en vue de la manifestation, notamment en ce qui concerne la sécurité des spectateurs, la circulation au sol et dans les airs, ainsi que le service sanitaire.

<sup>3</sup> S'il s'agit de manifestations sur des aérodromes, une déclaration de consentement de l'exploitant de l'aérodrome doit être jointe à la demande; s'il s'agit de manifestations sur un autre terrain, il y a lieu de produire une déclaration de consentement de ses propriétaires et une déclaration de l'autorité cantonale compétente selon laquelle elle n'élève pas d'objection à l'encontre de la manifestation.

<sup>4</sup> Lorsqu'il s'agit d'une manifestation publique d'aviation en dehors d'un aérodrome, il y a lieu de joindre à la demande:

- a. un fragment de carte au 1:25 000, où le terrain prévu sera spécialement indiqué;
- b. un croquis du terrain au 1:5000, d'où ressortent aussi les obstacles à la navigation aérienne aux alentours de ce terrain.

**Art. 88** Examen

L'OFAC examine la documentation et expertise plus particulièrement le terrain prévu.

**Art. 89** Autorisation

<sup>1</sup> L'OFAC accorde l'autorisation lorsque l'organisateur a prouvé l'existence de la couverture supplémentaire de sa responsabilité civile envers les tiers au sol, selon les dispositions de l'art. 133, et a établi que les autres conditions sont remplies.

<sup>2</sup> Il fixe les conditions et obligations requises pour des raisons de sécurité et de bruit.

**Art. 90** Conduite de la manifestation

<sup>1</sup> Outre la direction de l'activité de vol, le chef responsable de la manifestation a notamment les obligations suivantes:

- a. examiner les licences du personnel navigant et les certificats des aéronefs employés;

- b. renseigner le personnel chargé de régler le service de vol quant au plan de ce service et aux mesures de sécurité prises;
- c. examiner si les aéronefs utilisés sont mentionnés dans l'autorisation d'organiser la manifestation;
- d. veiller à ce que le programme approuvé soit observé.

<sup>2</sup> Sur les aérodromes, ces droits et obligations incombent au chef d'aérodrome. Celui-ci peut les confier, sous sa surveillance, au chef de la manifestation.

#### **Art. 91**            Surveillance

L'OFAC peut faire surveiller la manifestation par un expert; les tâches de celui-ci sont fixées dans chaque cas particulier.

**59**<sup>78</sup>            ...

#### **Art. 92 à 98**

### **510**            **Retrait des autorisations**

#### **Art. 99**

Les autorisations peuvent être retirées ou restreintes si les conditions dans lesquelles elles ont été accordées ne sont plus remplies.

#### **6**<sup>79</sup>            **Aviation commerciale**

#### **61**            **Autorisation d'exploitation**

#### **Art. 100**        Vols commerciaux

<sup>1</sup> Les vols sont dits commerciaux:

- a. lorsqu'ils donnent lieu à rémunération sous une forme quelconque, qui doit couvrir davantage que les coûts pour la location de l'aéronef et le carburant ainsi que pour les redevances d'aéroport et de navigation aérienne; et
- b. lorsqu'un cercle indéterminé de personnes peut y avoir accès.

<sup>2</sup> Les vols effectués par une entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation sont présumés commerciaux. L'appréciation des faits sous l'angle des législations fiscales ou douanières est réservée.

<sup>78</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994 (RO **1994** 3028).

<sup>79</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 oct. 1998 (RO **1998** 2570).

<sup>3</sup> Lorsqu'il s'agit de vols non commerciaux donnant lieu à rémunération, les passagers doivent être informés au préalable du caractère privé du vol et des conséquences qui en découlent quant à la couverture de l'assurance.

**Art. 101** Durée de validité de l'autorisation

L'autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans au plus et peut être renouvelée sur demande.

**Art. 102** Retrait de l'autorisation

L'OFAC peut retirer l'autorisation:

- a. si les conditions régissant l'octroi ne sont plus remplies;
- b. si des prescriptions sont violées de façon grave ou répétée; ou
- c. si des obligations ne sont pas remplies.

## 611 Entreprises sises en Suisse

**Art. 103** Conditions générales d'octroi de l'autorisation

<sup>1</sup> L'autorisation d'exploitation pour le transport commercial de personnes et de marchandises (art. 27 LA) est délivrée à une entreprise sise en Suisse:

- a. lorsque l'entreprise est inscrite au registre du commerce en Suisse avec le but d'assurer du trafic aérien commercial;
- b. lorsque l'entreprise est sous le contrôle effectif de citoyens suisses et majoritairement en mains suisses; est réservé le cas d'étrangers ou de sociétés étrangères assimilés à des citoyens ou à des sociétés suisses en vertu d'accords internationaux<sup>80</sup>;
- c. lorsque de plus, s'agissant d'une société anonyme, plus de la moitié de son capital-actions consiste en actions nominatives et est la propriété de citoyens suisses ou de sociétés commerciales ou coopératives en mains suisses; est réservé le cas d'étrangers ou de sociétés étrangères assimilés à des citoyens ou à des sociétés suisses en vertu d'accords internationaux<sup>81</sup>;
- d. lorsque l'entreprise a une licence de transporteur aérien qui règle en particulier l'organisation de l'exploitation et de l'entretien;
- e. lorsque les aéronefs exploités par l'entreprise remplissent les exigences minimales fixées pour les services prévus et sont inscrits dans le registre matricule suisse; avec l'accord de la Direction générale des douanes, les aéronefs peuvent être inscrits dans le registre matricule d'un Etat avec lequel a été conclu un accord international prévoyant cette possibilité<sup>82</sup>;

<sup>80</sup> La liste des accords peut être consultée à l'Office fédéral de l'aviation civile.

<sup>81</sup> La liste des accords peut être consultée à l'Office fédéral de l'aviation civile.

<sup>82</sup> La liste des accords peut être consultée à l'Office fédéral de l'aviation civile.

- f. lorsque l'entreprise est l'exploitante d'un aéronef au moins, dont elle est propriétaire ou locataire en vertu d'un contrat de leasing lui garantissant la libre utilisation de l'aéronef pendant une période de six mois au minimum;
- g. lorsque l'entreprise dispose de ses propres équipages, qui sont titulaires des licences requises;
- h. lorsque l'entreprise dispose des droits d'usage nécessaires sur l'aérodrome suisse prévu comme point d'attache de l'exploitation. Les droits d'usage peuvent être accordés s'il s'agit d'un aérodrome étranger situé dans un Etat avec lequel un accord international prévoyant le libre établissement des entreprises de transport aérien a été conclu<sup>83</sup>;
- i. lorsque l'entreprise peut prouver de manière crédible qu'elle est en mesure de faire face en tout temps à ses obligations dans les 24 mois suivant le début de son activité et, sans tenir compte des recettes d'exploitation, de couvrir ses frais fixes et variables dans les trois mois suivant le début de son activité, conformément à son plan de gestion. Les obligations et les coûts doivent être déterminés sur la base de prévisions objectives.

<sup>2</sup> Dans le but d'assurer que la majorité du capital de la société est en mains suisses, une entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation, ou une société de participations qui détient directement ou indirectement une participation majoritaire dans une autre entreprise, doit disposer d'un droit d'emption sur les parts de capital cotées en bourse et acquises par des étrangers. Ce droit d'emption peut être exercé dans les dix jours après la déclaration de l'acquéreur à l'entreprise, lorsque la participation étrangère au capital social inscrite au registre des actions a atteint 40 % de l'ensemble du capital social, ou que ladite participation a dépassé la participation suisse inscrite à ce registre. Le prix de reprise correspond au cours de la bourse au moment de l'exercice du droit d'emption. L'entreprise publie régulièrement le taux de participation étrangère au capital de la société. Est réservé le cas d'étrangers ou de sociétés étrangères assimilés à des citoyens ou à des sociétés suisses en vertu d'accords internationaux<sup>84</sup>.

<sup>3</sup> L'OFAC peut, pour de justes motifs et en accord avec la Direction générale des douanes, autoriser pour une durée déterminée l'emploi d'un aéronef inscrit dans le registre matricule d'un Etat avec lequel aucun accord international prévoyant cette possibilité n'a été conclu<sup>85</sup>.

<sup>4</sup> L'OFAC peut, pour de justes motifs, autoriser des exceptions aux conditions prescrites à l'al. 1, let. a, b, c et h. Il peut autoriser le transfert de certaines activités opérationnelles à d'autres entreprises suisses ou étrangères.

<sup>83</sup> La liste des accords peut être consultée à l'Office fédéral de l'aviation civile.

<sup>84</sup> La liste des accords peut être consultée à l'Office fédéral de l'aviation civile.

<sup>85</sup> La liste des accords peut être consultée à l'Office fédéral de l'aviation civile.

**Art. 103a**<sup>86</sup> Système de gestion de la sécurité

<sup>1</sup> Les entreprises suivantes sises en Suisse sont tenues d'introduire et de maintenir un système de gestion de la sécurité:

- a. les exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent des vols commerciaux;
- b. les organismes de maintenance sur avion et sur hélicoptère.

<sup>2</sup> Les normes suivantes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contenues dans l'annexe 6 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago)<sup>87</sup> sont directement applicables au système de gestion de la sécurité:

- a. partie I, ch. 3.2 et 8.7.3;
- b. partie III, ch. 1.2 et 6.1.2.

<sup>3</sup> Les dérogations notifiées par la Suisse en vertu de l'art. 38 de la Convention de Chicago sont réservées.

<sup>4</sup> Le DETEC peut déclarer obligatoires certaines recommandations de l'annexe 6 de la Convention de Chicago.

<sup>5</sup> L'OFAC peut, afin de transposer les normes et recommandations de l'OACI, édicter des directives complémentaires.

<sup>6</sup> L'annexe 6 de la Convention de Chicago n'est pas publiée au Recueil officiel. Elle peut être consultée auprès de l'OFAC, en français et en anglais<sup>88</sup>.

**Art. 104** Ballons, planeurs et aéronefs de catégories spéciales

<sup>1</sup> Les entreprises d'aérostation doivent remplir les conditions prescrites à l'art. 27, al. 2, let. b, de la loi sur l'aviation et à l'art. 103, al. 1, let. a, e et g. L'OFAC peut, pour de justes motifs, autoriser des exceptions aux conditions prescrites à l'art. 103, al. 1, let. a.

<sup>2</sup> L'autorisation d'exploitation n'est pas requise pour les entreprises exploitant des planeurs et des aéronefs de catégories spéciales.

**Art. 105** Autorisation spéciale

Des autorisations peuvent être accordées sous forme d'une autorisation spéciale pour une brève durée ou pour un nombre restreint de vols s'il est prouvé que les conditions prescrites à l'art. 27, al. 2, let. b, de la loi sur l'aviation et à l'art. 103, al. 1, let. e, f et g, sont remplies.

<sup>86</sup> Introduit par ch. I de l'O du 5 déc. 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2009 (RO 2008 6005).

<sup>87</sup> RS 0.748.0

<sup>88</sup> Ces documents peuvent en outre être commandés ou acquis par abonnement dans le commerce ou sur le site Internet de l'OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)).

**Art. 106** Somme de la responsabilité civile et obligation de s'assurer

<sup>1</sup> L'autorisation n'est délivrée à un requérant que:

- a. s'il dispose, au titre de sa responsabilité civile en cas de mort ou de lésion corporelle, d'une couverture minimale de 250 000 droits de tirage spéciaux tels qu'ils sont définis par le Fonds monétaire international (droits de tirage spéciaux) par passager;
- b. s'il dispose, au titre de sa responsabilité civile en cas de dommage causé à des bagages, d'une couverture minimale de 1000 droits de tirage spéciaux par passager;
- c. s'il dispose, au titre de sa responsabilité civile en cas de dommage causé à des marchandises, d'une couverture minimale de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme;
- d. s'il prouve qu'il est assuré, jusqu'à concurrence de ces montants, contre les risques liés à sa responsabilité civile, auprès d'une compagnie d'assurance autorisée à exercer son activité en Suisse dans ce secteur.<sup>89</sup>

<sup>2</sup> Le contrat d'assurance doit contenir la disposition suivante: Si le contrat prend fin avant l'échéance indiquée dans l'attestation d'assurance, la compagnie d'assurance s'engage à couvrir les prétentions en dommages intérêts dans les conditions définies par le contrat jusqu'au moment du retrait de l'autorisation, mais au plus pendant quinze jours après que l'OFAC a été informé de l'expiration du contrat; est réputé moment du retrait le jour où la décision de retrait entre en vigueur.

**Art. 107** Obligation de renseigner et d'annoncer

<sup>1</sup> Les entreprises titulaires d'une autorisation d'exploitation doivent, sur demande, accorder en tout temps à l'OFAC un droit de regard sur leur gestion opérationnelle et commerciale et lui fournir les données nécessaires à l'établissement de la statistique du trafic aérien.

<sup>2</sup> Elles doivent annoncer immédiatement à l'OFAC les incidents particuliers survenus dans leur exploitation.

<sup>3</sup> Les entreprises informent préalablement l'OFAC de leurs projets visant à desservir des continents ou des régions qu'elles ne desservaient pas jusqu'à présent. Elles lui annoncent aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat et, dans les quatorze jours, toute modification dans la détention de participations représentant dix pour cent ou plus de l'ensemble du capital de l'entreprise ou de celui de sa société mère ou de sa holding.

<sup>89</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II de l'annexe à l'O du 17 août 2005 sur le transport aérien (RS 748.411).

## 612 Entreprises sises à l'étranger

### Art. 108 Conditions générales d'octroi de l'autorisation

<sup>1</sup> L'autorisation d'exploitation pour le transport commercial de personnes et de marchandises (art. 29 LA) est délivrée à une entreprise sise à l'étranger:

- a. lorsque l'entreprise est habilitée dans son Etat d'origine à assurer le transport commercial de personnes et de marchandises en trafic aérien international;
- b. lorsque l'entreprise fait l'objet, par les autorités de son Etat d'origine, d'une surveillance adéquate quant aux aspects techniques et opérationnels;
- c. lorsque l'octroi de l'autorisation ne porte pas atteinte à des intérêts suisses essentiels;
- d. lorsque des entreprises suisses sont autorisées à transporter à des conditions équivalentes des personnes ou des marchandises depuis le territoire de l'entreprise;
- e. lorsque la responsabilité civile envers les tiers au sol est couverte (art. 125); et
- f.<sup>90</sup> si elle prouve qu'elle dispose, au titre de sa responsabilité civile, d'une couverture minimale identique à celle exigée à l'art. 106, al. 1, let. a à c.

<sup>2</sup> Lorsqu'il n'existe aucun motif manifeste de supposer que les conditions prescrites à l'al. 1, let. a et b, ne sont pas remplies, on peut renoncer aux contrôles techniques et opérationnels de l'entreprise. De tels contrôles peuvent toutefois être ordonnés en tout temps.

<sup>3</sup> Pour de justes motifs, on peut renoncer à l'exigence formulée à l'al. 1, let. d.

### Art. 109 Obligation de renseigner et d'annoncer

Le titulaire d'une autorisation d'exploitation est tenu d'annoncer sans retard à l'OFAC:

- a. tous les horaires et les programmes des vols au départ de la Suisse et à destination de celle-ci;
- b. tous les incidents particuliers qui surviennent en relation avec des vols au départ de la Suisse et à destination de celle-ci, et
- c. les données nécessaires à l'établissement de la statistique du trafic aérien.

<sup>90</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II de l'annexe à l'O du 17 août 2005 sur le transport aérien (RS 748.411).

## 62 Concession de routes

### Art. 110 Trafic de lignes

<sup>1</sup> Par trafic de lignes, on entend les vols affectés au transport commercial de personnes ou de marchandises:

- a. lorsqu'ils sont effectués pendant une période minimale selon une fréquence et une régularité telles qu'ils font partie d'une série systématique évidente; et que
- b. pour le transport de personnes, des sièges vendus individuellement sont mis à la disposition du public.

<sup>2</sup> Le DETEC édicte des prescriptions d'exécution; il tient compte de l'évolution du trafic aérien international.

### Art. 111 Obligations liées à la concession

<sup>1</sup> L'entreprise concessionnaire est tenue d'établir des horaires et des tarifs et de les soumettre à l'OFAC. Elle doit les rendre accessibles au public de manière appropriée. Elle est en outre tenue de s'assurer que les horaires et les tarifs ainsi rendus publics sont respectés. Le genre et la portée des obligations d'exploiter et de transporter sont réglés dans la concession.

<sup>2</sup> L'OFAC peut, notamment en cas d'urgence ou de modification de la situation, dispenser l'entreprise concessionnaire, sur sa demande dûment motivée, de toutes ses obligations ou de certaines d'entre elles, ou lui accorder d'autres facilités.

### Art. 112 Retrait de la concession

<sup>1</sup> L'OFAC peut en tout temps retirer la concession sans indemnité si l'entreprise concessionnaire viole ses obligations de façon grave ou répétée (art. 93 LA).

<sup>2</sup> Il peut en outre retirer la concession si les conditions requises pour l'octroi ne sont plus remplies.

### Art. 113<sup>91</sup>

## 621 Entreprises sises en Suisse

### Art. 114 Requête

<sup>1</sup> Les entreprises sises en Suisse doivent intégrer les données et documents ci-après dans leur requête visant à obtenir une concession de routes:

<sup>91</sup> Abrogé par l'art. 10 de l'O du 17 août 2005 sur la coordination des créneaux horaires, avec effet du 1<sup>er</sup> oct. 2005 au 31 déc. 2009 (RS 748.131.2).

- a. le tableau de routes et l'horaire;
- b. les tarifs et les conditions de transport;
- c. les informations relatives à l'ouverture à l'exploitation;
- d. les données sur les aéronefs prévus pour l'exploitation;
- e. les accords de coopération avec d'autres compagnies d'aviation;
- f. les données relatives à la rentabilité de la ligne convoitée.

<sup>2</sup> Préalablement à la décision portant sur la concession, l'OFAC procède à l'audition des gouvernements des cantons concernés, des aéroports concernés et des entreprises publiques de transport intéressées. De plus, il informe les autres entreprises sises en Suisse qui seraient également en mesure d'assurer l'exploitation de la ligne en question.

<sup>3</sup> Dans les quatorze jours suivant la communication de l'OFAC, les autres entreprises peuvent manifester leur intérêt pour l'exploitation de la ligne. Elles disposent de 45 jours, à compter de la date de cette communication, pour déposer une demande de concession.

<sup>4</sup> Les dispositions des al. 2 et 3 ne sont pas applicables en présence d'un droit à l'octroi conféré par une réglementation internationale.

#### **Art. 115**      Décision

<sup>1</sup> L'OFAC peut refuser d'octroyer la concession si la demande de transport peut être satisfaite d'une autre manière équivalente ou que les aéroports qu'il est prévu de desservir ne disposent pas de l'infrastructure nécessaire pour les procédures d'approche aux instruments.

<sup>2</sup> Lorsque plusieurs demandes sont déposées pour la même ligne et que l'octroi de plusieurs concessions est exclu pour des raisons dûment motivées, l'OFAC prend sa décision en tenant compte des critères suivants:

- a. la capacité de l'entreprise à assurer l'exploitation de la ligne pendant au moins deux périodes d'horaire;
- b. les prestations que l'entreprise s'engage à offrir au public (qualité du produit, prix, avions, capacités, etc.);
- c. les effets sur la concurrence dans les marchés convoités;
- d. la desserte des aéroports suisses;
- e. l'usage économiquement judicieux des capacités et des droits de trafic existants;
- f. la date de l'ouverture à l'exploitation;
- g. la conformité aux impératifs écologiques (avions silencieux et peu polluants);
- h. les prestations fournies à ce jour par l'entreprise concessionnaire pour développer le marché de la ligne en question.

<sup>3</sup> L'OFAC peut inviter les entreprises intéressées à se prononcer.

**Art. 116** Durée de validité de la concession

<sup>1</sup> La concession est délivrée pour une durée de huit ans au plus.

<sup>2</sup> Elle peut être renouvelée sur demande.

<sup>3</sup> La décision portant sur le renouvellement est rendue au plus tard deux ans avant l'échéance de la concession. L'art. 115 est en outre applicable.

**Art. 117** Modification ou transfert des droits et obligations découlant d'une concession

<sup>1</sup> L'OFAC peut modifier ou transférer des droits et obligations découlant d'une concession.

<sup>2</sup> Il peut en particulier autoriser une entreprise concessionnaire à faire effectuer ses vols par d'autres entreprises, suisses ou étrangères:

- a. lorsque la sécurité de l'exploitation est garantie;
- b. lorsque l'autorité chargée de la surveillance est clairement établie, et
- c. lorsque le public est informé du transfert.

<sup>3</sup> L'OFAC peut autoriser la délégation de certaines tâches d'exploitation à d'autres entreprises suisses ou étrangères.

**Art. 118** Caducité de la concession

<sup>1</sup> Si une entreprise ne fait pas usage des droits de trafic qui lui ont été concédés, toute autre entreprise pourra les solliciter.

<sup>2</sup> L'OFAC impartit à l'entreprise concessionnaire un délai maximal de trois mois dans lequel elle devra reprendre l'exploitation de la ligne. Ce délai peut être prolongé dans des cas dûment motivés. La concession devient caduque si l'exploitation n'est pas reprise dans le délai fixé.

## **622 Entreprises sises à l'étranger**

**Art. 119** Requête

<sup>1</sup> Les entreprises sises à l'étranger qui souhaitent exploiter des lignes aériennes soumettent à l'OFAC une requête comportant les données et documents suivants:

- a. le tableau de routes et l'horaire;
- b. les tarifs;
- c. les informations sur l'ouverture à l'exploitation;
- d. les données sur les aéronefs prévus pour l'exploitation;
- e. les informations sur le domicile légal en Suisse.

**Art. 120** Procédure

<sup>1</sup> L'octroi d'une concession à une entreprise étrangère est régi par l'accord international déterminant.

<sup>2</sup> Lorsqu'une réglementation internationale fait défaut ou qu'elle ne prévoit pas certains droits de trafic, l'OFAC peut accorder une concession pour une ligne unique à une entreprise étrangère à la condition que celle-ci soit détentrice des droits de trafic nécessaires octroyés par son Etat d'origine.

<sup>3</sup> Lors de l'octroi de la concession, l'OFAC veille en particulier à ce que l'Etat d'origine de l'entreprise accorde la réciprocité.

**Art. 121 et 122**

*Abrogés*

**6a<sup>92</sup>** Mesures de sûreté**Section 1** Dispositions générales**Art. 122a** Mesures de sûreté sur les aérodromes

<sup>1</sup> Tout exploitant d'un aérodrome suisse ouvert au trafic aérien commercial international définit dans un programme de sûreté les mesures qu'il entend prendre, suivant la gravité de la menace, afin de prévenir tout acte dirigé contre la sûreté de l'aviation civile.

<sup>2</sup> Le programme de sûreté est soumis à l'approbation de l'OFAC.

<sup>3</sup> Par mesures de sûreté, on entend notamment:

- a. le contrôle des passagers, des bagages à main non enregistrés, des bagages enregistrés, du fret, des envois postaux et des aéronefs concentré sur les aspects relatifs à la sûreté;
- b. d'autres mesures visant à garantir qu'aucun article prohibé qui pourrait servir à perpétrer des actes illicites contre la sûreté de l'aviation civile ne puisse parvenir à bord des aéronefs.

<sup>4</sup> En accord avec le Département fédéral de justice et police, le DETEC ordonne les mesures de sûreté. Il consulte auparavant les polices cantonales compétentes, l'exploitant de l'aéroport et les entreprises de transport aérien concernés.

<sup>92</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 27 janv. 1988 (RO 1988 534). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 juillet 2007 (RO 2007 3645).

**Art. 122b** Mesures de sûreté des entreprises de transport aérien

<sup>1</sup> Toute entreprise de transport aérien dont les aéronefs sont affectés au trafic commercial international est tenue de garantir l'exploitation sûre de ses appareils, conformément aux exigences fixées par le DETEC. Les mesures qu'elle prend doivent être décrites dans un programme de sûreté.

<sup>2</sup> Le programme de sûreté est soumis à l'approbation de l'OFAC.

**Art. 122c** Dispositions applicables

<sup>1</sup> Pour autant qu'aucune disposition particulière ne soit prévue dans la présente section concernant les mesures de sûreté ainsi que dans les prescriptions d'exécution, sont applicables:

- a. les dispositions directement applicables de l'annexe 17 à la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale<sup>93</sup> qui lie la Suisse; et
- b. les dispositions du droit de la Communauté européenne applicables pour la Suisse.

<sup>2</sup> Pour le reste, le niveau actuel de la technique, tel qu'il ressort notamment des recommandations relatives à l'annexe 17 à la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, est déterminant.

<sup>2bis</sup> Les gardes de sûreté prennent les mesures nécessaires lorsque la sécurité des passagers, de l'équipage ou de l'aéronef est menacée. Ils peuvent faire usage de la contrainte et des mesures policières selon la loi du 20 mars 2008 sur l'usage de la contrainte<sup>94</sup> et ses dispositions d'exécution.<sup>95</sup>

<sup>3</sup> L'OFAC édicte les prescriptions nécessaires, en particulier le programme national de sûreté de l'aviation civile<sup>96</sup>.

**Art. 122d** Exécution

<sup>1</sup> Le DETEC, d'entente avec le Département fédéral de justice et police, émet des prescriptions afin de préciser:

- a. la forme des mesures de sûreté;
- b. les modalités du concours des services intéressés;
- c. la répartition des frais entre l'OFAC, les exploitants des aéroports et les entreprises de transport aérien.

<sup>93</sup> RS 0.748.0. L'annexe 17 n'est pas publiée au RO. Elle peut être consultée auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile ou obtenue auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, Groupe de la vente des documents, 999, rue de l'Université, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7.

<sup>94</sup> RS 364

<sup>95</sup> Introduit par le ch. 3 de l'annexe à l'O du 12 nov. 2008 sur l'usage de la contrainte, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2009 (RS 364.3).

<sup>96</sup> Le programme national de sûreté est rédigé en anglais. Il n'est pas publié.

<sup>2</sup> Dans des cas particuliers, l'OFAC peut, selon la gravité de la menace et en accord avec l'Office fédéral de la police, ordonner d'autres mesures et fixer la répartition des frais; il consulte préalablement la police aéroportuaire compétente ainsi que l'exploitant de l'aérodrome concerné.

<sup>3</sup> Les attributions spéciales conférées dans des cas particuliers au commandant d'une police cantonale sont réservées (art. 100<sup>bis</sup> LA).

## Section 2 Gardes de sûreté

### Art. 122e Principes

<sup>1</sup> Des gardes de sûreté sont affectés à bord des aéronefs suisses utilisés dans le trafic aérien commercial international afin de prévenir des actes illicites de nature à compromettre la sûreté à bord.

<sup>2</sup> Les gardes de sûreté peuvent également être affectés au sol sur des aérodromes étrangers.

<sup>3</sup> Sont employés en qualité de gardes de sûreté:

- a. des membres des corps de police cantonale ou municipale;
- b. des membres de la Sécurité militaire;
- c. des gardes-frontière;
- d. d'autres personnes formées par l'Office fédéral de la police.

<sup>4</sup> L'OFAC exerce la haute surveillance sur l'affectation des gardes de sûreté; il inscrit les coûts occasionnés par ces derniers à son budget.

### Art. 122f Tâches et compétences

<sup>1</sup> Les gardes de sûreté assument en particulier les tâches et compétences suivantes:

- a. à bord, ils surveillent le comportement des passagers et empêchent tout acte illicite pouvant mettre en danger la sûreté à bord de l'aéronef;
- b. au sol, ils fouillent les passagers et les bagages à main et surveillent les bagages contrôlés et l'identification des bagages afin d'empêcher l'introduction d'articles prohibés susceptibles d'être utilisés pour compromettre la sûreté de l'aviation civile;
- c. ils prennent les mesures nécessaires lorsque la sécurité des passagers ou de l'aéronef est menacée. Ils peuvent alors faire usage de la contrainte et des mesures policières. Sur les aérodromes étrangers, le droit national applicable demeure réservé.

<sup>2</sup> L'Office fédéral de la police en collaboration avec l'OFAC rédige des directives précisant les tâches des gardes de sûreté.

**Art. 122g** Formation

<sup>1</sup> Seule peut être employée en qualité de garde de sûreté une personne ayant suivi un programme de formation spécifique et ayant réussi l'examen final.

<sup>2</sup> L'Office fédéral de la police:

- a. définit les exigences auxquelles doivent répondre les gardes de sûreté;
- b. détermine le programme de formation;
- c. veille à ce que les gardes de sûreté se perfectionnent;
- d. organise des cours de formation et de perfectionnement adéquats.

<sup>3</sup> Il peut faire appel à des tiers, notamment aux entreprises de transport aérien et aux institutions de la police et de l'armée, pour organiser les cours ainsi que pour fournir et entretenir l'infrastructure des cours.

**Art. 122h** Affectation

<sup>1</sup> L'Office fédéral de la police se charge de l'affectation des gardes de sûreté et des tâches administratives qui en découlent.

<sup>2</sup> Il fixe la doctrine et la tactique d'intervention.

<sup>3</sup> Il fixe d'entente avec l'OFAC le lieu, la date et le genre de l'affectation sur la base d'une analyse des risques et d'une évaluation des dangers.

<sup>4</sup> Il informe les entreprises de transport aérien concernées et leur ordonne à temps de réserver les sièges nécessaires.

**Art. 122i** Equipement des gardes de sûreté

<sup>1</sup> L'Office fédéral de la police fournit, en collaboration avec les entreprises de transport aérien, l'équipement nécessaire aux gardes de sûreté.

<sup>2</sup> Par équipement, on entend notamment les uniformes, les armes et les moyens auxiliaires.

**Art. 122j** Rapports de subordination

<sup>1</sup> Durant la formation et les affectations, les gardes de sûreté restent soumis aux prescriptions de service et aux prescriptions disciplinaires de leur employeur.

<sup>2</sup> Dans l'accomplissement de leurs tâches, ils sont subordonnés à l'Office fédéral de la police.

<sup>3</sup> A bord de l'aéronef, ils sont soumis à l'autorité du commandant de bord.

**Art. 122k** Analyse des risques et évaluation des dangers

L'Office fédéral de la police est responsable de l'analyse des risques et de l'évaluation des dangers liées à l'affectation des gardes de sûreté.

**Art. 122l** Entretien et conservation des armes à feu

<sup>1</sup> L'Office fédéral de la police assure, après avoir consulté l'OFAC, l'entretien et la conservation des armes des gardes de sûreté.

<sup>2</sup> Il peut faire appel à cet effet à la police aéroportuaire ou à d'autres organes qu'il aura désignés, notamment pour la conservation des armes des gardes de sûreté étrangers qui font escale en Suisse.

**Art. 122m** Obligations des entreprises de transport aérien

<sup>1</sup> Les entreprises de transport aérien peuvent être appelées à participer:

- a. à la formation et au perfectionnement des gardes de sûreté;
- b. à l'affectation et aux tâches administratives qui en découlent;
- c. à l'analyse des risques et à l'évaluation des dangers.

<sup>2</sup> A ce titre, elles peuvent notamment être chargées de:

- a. donner des cours sur des thèmes spécifiques à l'aviation dans le cadre de la formation et du perfectionnement;
- b. réserver, selon les instructions de l'Office fédéral de la police, les sièges destinés aux gardes de sûreté;
- c. fournir à ces derniers les documents aéronautiques nécessaires;
- d. mettre à disposition le matériel spécifique aux affectations dans le cadre du transport aérien;
- e. transmettre à l'Office fédéral de la police les informations sur la sûreté importantes pour l'analyse des risques et l'évaluation des dangers.

<sup>3</sup> L'OFAC fixe dans l'autorisation d'exploitation les obligations des entreprises de transport aérien en relation avec les gardes de sûreté.

**Art. 122n** Frais

<sup>1</sup> L'OFAC rembourse dans le cadre de l'affectation des gardes de sûreté:

- a. à l'Office fédéral de la police et aux entreprises de transport aérien les frais afférents aux prestations fournies au titre de:
  1. la formation et du perfectionnement des gardes de sûreté,
  2. l'affectation des gardes de sûreté et des tâches administratives qui en découlent,
  3. l'analyse des risques et de l'évaluation des dangers;
- b. à l'Office fédéral de la police et aux tiers auxquels ce dernier fait appel les frais afférents à la fourniture et à l'entretien de l'infrastructure destinée à la formation et au perfectionnement des gardes de sûreté;
- c. aux corps de police les salaires et les charges salariales des gardes de sûreté durant la formation et le perfectionnement de même que durant les affectations;

- d. aux gardes de sûreté les frais afférents à la formation et au perfectionnement et ceux afférents à leur affectation;
- e. à l'Office fédéral de la police et aux entreprises de transport aérien les frais afférents à l'équipement des gardes de sûreté;
- f. à l'Office fédéral de la police et aux polices de l'aéroport les frais afférents à la gestion des armes à feu des gardes de sûreté.

<sup>2</sup> L'Office fédéral de la police contrôle les coûts des prestations fournies par des tiers et les transmet à l'OFAC. Ce dernier règle directement les factures.

<sup>3</sup> L'Office fédéral de la police prépare tous les ans à l'intention de l'OFAC certaines données statistiques comme les frais de personnel et de matériel, le nombre de vols accompagnés par des gardes de sûreté, les destinations d'affectation ou les interventions à bord.

#### **Art. 122o**      Responsabilité de la Confédération

La responsabilité de la Confédération pour les dommages qu'un garde de sûreté causerait illicitement à un tiers dans l'exercice de son activité est régie par les dispositions de la loi du 14 mars 1958 sur la responsabilité<sup>97</sup>.

### **6b<sup>98</sup>                      Facilitations**

#### **Art. 122p**

<sup>1</sup> Dans la mesure où elles lient la Suisse, les dispositions de l'annexe 9 à la convention du 7 décembre 1944<sup>99</sup> relative à l'aviation civile internationale s'appliquent directement aux mesures de facilitation à mettre en œuvre dans le transport aérien.

<sup>2</sup> L'annexe mentionnée à l'al. 1 peut être consultée, en français et en anglais, à l'OFAC ou aux services d'information des aéroports nationaux, ou obtenue contre paiement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)<sup>100</sup>.

<sup>3</sup> Les modifications touchant l'annexe sont signalées dans la Publication d'information aéronautique (AIC) éditée par l'OFAC et dans le cadre de communications techniques.

<sup>97</sup> RS **170.32**

<sup>98</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 28 oct. 1998 (RO **1998** 2570). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 juillet 2007 (RO **2007** 3645).

<sup>99</sup> RS **0.748.0**

<sup>100</sup> Organisation de l'aviation civile internationale,  
Groupe de la vente des documents,  
999, rue University,  
Montréal, Québec, Canada H3C5H7

- 7 Responsabilité civile**
- 71 Responsabilité de l'exploitant d'un aéronef envers les tiers au sol**
- 711 Nature de la couverture**

**Art. 123**

<sup>1</sup> Sous réserve de l'al. 2, la responsabilité civile envers les tiers au sol doit être couverte par une assurance-responsabilité civile conclue auprès d'une compagnie d'assurance admise en Suisse pour ce genre d'affaires.

<sup>2</sup> Si la couverture est proposée sous forme de dépôt de sûretés ou d'une caution solidaire, l'OFAC la règle dans chaque cas particulier dans les limites des dispositions ci-après.

**712 Preuve de la couverture****Art. 124**

<sup>1</sup> Comme preuve de la couverture de la responsabilité civile, l'exploitant de l'aéronef doit produire une attestation d'assurance, un certificat de dépôt ou une déclaration de cautionnement.

<sup>2</sup> L'OFAC est en droit de demander à l'exploitant de l'aéronef, à l'assureur, au dépositaire ou à la caution de plus amples informations sur la couverture. Il peut différer l'octroi du certificat de navigabilité jusqu'à réception de ces informations.<sup>101</sup>

**713 Montant de la couverture****Art. 125<sup>102</sup>**

<sup>1</sup> En cas de sinistre, la responsabilité civile envers les tiers au sol doit être au moins couverte comme suit (dommages corporels et dommages matériels réunis):

	Assurance minimale (millions de droits de tirage spéciaux)
a. aéronefs d'un poids au décollage inférieur à 500 kg	0,75
b. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 500 kg mais inférieur à 1000 kg	1,5

<sup>101</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>102</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1995 pour les nouvelles inscriptions au registre matricule suisse, le 1<sup>er</sup> avril 1996 pour les aéronefs qui y sont déjà inscrits à cette date, ainsi que pour les aéronefs étrangers et le 1<sup>er</sup> janv. 1995 pour l'al. 2 (RO 1994 3028).

	Assurance minimale (millions de droits de tirage spéciaux)
c. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 1000 kg mais inférieur à 2700 kg	3
d. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 2700 kg mais inférieur à 6000 kg	7
e. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 6000 kg mais inférieur à 12 000 kg	18
f. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 12 000 kg mais inférieur à 25 000 kg	80
g. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 25 000 kg mais inférieur à 50 000 kg	150
h. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 50 000 kg mais inférieur à 200 000 kg	300
i. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 200 000 kg mais inférieur à 500 000 kg	500
j. aéronefs d'un poids au décollage égal ou supérieur à 500 000 kg	700. <sup>103</sup>

<sup>2</sup> L'al. 1 ne s'applique pas aux ballons captifs, aux planeurs de pente, aux parachutes, aux cerfs-volants et aux parachutes ascensionnels. Pour ces aéronefs, le DETEC fixe le montant de la couverture.<sup>104</sup>

<sup>3</sup> Pour les vols qui constituent un danger particulier, notamment en raison de la nature des marchandises transportées, l'OFAC peut faire dépendre l'octroi de l'autorisation d'exploitation de la preuve d'une couverture supplémentaire de la responsabilité civile envers les tiers au sol.<sup>105</sup>

## 714 Contenu du contrat d'assurance

### Art. 126 Changement de l'exploitant et retrait

<sup>1</sup> Le contrat d'assurance doit stipuler:

- a. qu'en cas de changement de l'exploitant pendant la durée du contrat, les prétentions pouvant être élevées contre le nouvel exploitant sont également couvertes;

<sup>103</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II de l'annexe à l'O du 17 août 2005 sur le transport aérien (RS 748.411).

<sup>104</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II de l'annexe à l'O du 17 août 2005 sur le transport aérien (RS 748.411).

<sup>105</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 28 oct. 1998 (RO 1998 2570).

- b. que les droits et obligations découlant du contrat d'assurance passent au nouvel exploitant;
- c. que le nouvel exploitant est autorisé à se retirer du contrat dans les quatorze jours qui suivent le changement d'exploitant;
- d. que l'assureur est autorisé à se retirer du contrat dans les quatorze jours après qu'il a eu connaissance du changement d'exploitant.

<sup>2</sup> En cas de retrait, la couverture expire au moment indiqué à l'art. 128, let. b.

<sup>3</sup> Si, avant ce moment, la preuve d'une nouvelle couverture n'a pas été fournie à l'OFAC, le certificat de navigabilité doit être retiré.<sup>106</sup>

<sup>4</sup> Si, dans les quatorze jours qui suivent le changement d'exploitant, le nouvel exploitant prouve qu'il a constitué une nouvelle couverture, le contrat d'assurance antérieur cesse d'être valable.

#### **Art. 127**      Etendue des prétentions couvertes

<sup>1</sup> La garantie doit couvrir, jusqu'aux limites indiquées à l'art. 125, les prétentions des tiers au sol qui peuvent être élevées contre l'exploitant d'après les dispositions de la loi sur la navigation aérienne<sup>107</sup>.

<sup>2</sup> Pour les dommages causés par une personne se trouvant à bord, l'exploitant ne répond que jusqu'à concurrence du montant de la garantie si cette personne ne fait pas partie de l'équipage (art. 64, al. 2, let. b LNA<sup>108</sup>).

<sup>3</sup> Les dommages causés au sol par le bruit des aéronefs ne doivent pas être exclus du contrat d'assurance.

#### **Art. 128**      Durée de la couverture et limites géographiques

Le contrat d'assurance doit contenir les dispositions suivantes:

- a. si le contrat expire pendant que l'aéronef se trouve en vol, la responsabilité de l'assureur envers les tiers lésés au sol se prolonge jusqu'au prochain atterrissage permettant un contrôle officiel des papiers de bord, mais au plus pendant vingt-quatre heures;
- b.<sup>109</sup> si le contrat prend fin avant l'échéance indiquée dans l'attestation d'assurance, la compagnie d'assurance s'engage à couvrir les prétentions en dommages-intérêts dans les conditions définies par le contrat jusqu'au moment du retrait du certificat de navigabilité, mais au plus pendant quinze jours après que l'OFAC a été informé de l'expiration du contrat; est réputé moment du retrait le jour où la décision de retrait entre en vigueur.

<sup>106</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>107</sup> Actuellement «loi sur l'aviation».

<sup>108</sup> Actuellement «LA».

<sup>109</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 1996, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996 (RO 1996 1536).

- c. si un aéronef franchit les limites géographiques de la couverture telles qu'elles sont indiquées dans l'attestation d'assurance, l'assurance est néanmoins valable à l'égard des tiers lésés au sol si le vol au-delà desdites limites a eu pour cause la force majeure, une opération d'assistance justifiée par les circonstances ou une faute de pilotage, de conduite ou de navigation.

**Art. 129** Rapport entre l'attestation d'assurance et la couverture

Le contrat d'assurance doit stipuler que les conditions dont les tiers lésés peuvent se prévaloir sont celles qu'énonce l'attestation d'assurance, même si elles ne concordent pas avec le contenu du contrat.

**Art. 130**<sup>110</sup>

**715** **Assureur et tiers lésé**

**Art. 131**

<sup>1</sup> L'exploitant peut exiger de l'assureur qu'il s'acquitte, sans préjudice de droits éventuels de recours, entre les mains du tiers lésé, de l'indemnité due à celui-ci, même si les prétentions de ce dernier à l'égard de l'exploitant, suivant les dispositions de la présente ordonnance, dépassent celles de l'exploitant à l'égard de l'assureur.

<sup>2</sup> Le tiers lésé ne peut faire valoir aucune prétention directement contre l'assureur, mais il possède, pour le montant des dommages-intérêts qui lui sont dus, un droit de gage sur les prétentions de l'exploitant à l'égard de l'assureur.

**716** **Attestation de la couverture**

**Art. 132**

L'attestation de la couverture indique le montant de la couverture, la durée de la sûreté fournie et le rayon géographique de validité.

<sup>110</sup> Abrogé par le ch. II de l'annexe à l'O du 17 août 2005 sur le transport aérien (RS 748.411).

## 71a<sup>111</sup>      **Responsabilité de l'exploitant d'un aéronef envers les passagers**

### Art. 132a

<sup>1</sup> La couverture minimale au titre de la responsabilité civile envers les passagers est de 250 000 droits de tirage spéciaux par passager. Dans le cadre de l'exploitation non commerciale d'un aéronef dont le poids au décollage est inférieur ou égal à 2700 kg, la couverture minimale peut être inférieure à cette somme, mais elle doit être au minimum de 100 000 droits de tirage spéciaux par passager.

<sup>2</sup> En cas d'exploitation non commerciale d'un aéronef sans passager, on peut renoncer à la couverture au titre de la responsabilité civile envers les passagers.

<sup>3</sup> Les art. 123, 124, al. 1, 126, al. 1 et 4, 128, let. a et c, 129, 131 et 132 s'appliquent par analogie à la responsabilité civile envers les passagers.

## 72                      **Responsabilité lors de manifestations publiques d'aviation**

### 721                      **Couverture de la responsabilité de l'organisateur**

### Art. 133

<sup>1</sup> Les manifestations publiques d'aviation au sens des art. 85 à 91 ne sont autorisées par l'OFAC que si le requérant prouve que l'organisateur est couvert pour sa responsabilité.

<sup>2</sup> En cas de sinistre, la responsabilité civile doit être au moins couverte comme suit (dommages corporels et dommages matériels réunis):

	Montant de la couverture Fr.
a.    lors de manifestations publiques d'aviation sans vols acrobatiques de patrouille et sans vols acrobatiques à basse altitude	2 000 000
b.    lors de manifestations publiques d'aviation sans vols acrobatiques de patrouille, mais avec vols acrobatiques à basse altitude	4 000 000
c.    lors de manifestations publiques d'aviation sans vols acrobatiques à basse altitude, mais avec vols acrobatiques de patrouille	4 000 000
d.    lors de manifestations publiques d'aviation avec vols acrobatiques de patrouille et avec vols acrobatiques à basse altitude.	10 000 000. <sup>112</sup>

<sup>111</sup> Introduit par le ch. II de l'annexe à l'O du 17 août 2005 sur le transport aérien (RS 748.411).

<sup>3</sup> Lors de manifestations publiques d'aviation présentant des dangers accrus, l'OFAC peut élever les montants de la couverture.

## **722 Couverture des prétentions contre les exploitants**

### **Art. 134<sup>113</sup>**

La couverture prévue à l'art. 133 doit subsidiairement s'étendre aux prétentions de responsabilité civile qui peuvent être élevées contre les exploitants des aéronefs participant à la manifestation si la garantie prévue à l'art. 125 ne suffit pas à couvrir ces prétentions.

## **73 Aéronefs étrangers**

### **731 Couverture et preuve obligatoires<sup>114</sup>**

#### **Art. 135<sup>115</sup>**

<sup>1</sup> Avant de l'utiliser dans l'espace aérien suisse, l'exploitant d'un aéronef étranger doit s'assurer que les prétentions des tiers au titre de la responsabilité civile sont couvertes selon les taux prévus à l'art. 125. Il doit pouvoir faire la preuve de cette couverture.

<sup>2</sup> Si un exploitant utilise plusieurs aéronefs dans l'espace aérien suisse, il ne doit garantir la couverture que pour le montant prévu pour l'aéronef dont le poids au décollage est le plus élevé.

<sup>3</sup> L'OFAC peut renoncer à la couverture pour les dommages causés par le bruit ou par une contamination radioactive.

<sup>4</sup> Il peut renoncer à la couverture à l'égard des Etats qui sont exploitants d'aéronefs.

<sup>5</sup> Il peut exiger des intéressés qu'ils fournissent les informations nécessaires.

<sup>112</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>113</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 1996, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996 (RO 1996 1536).

<sup>114</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 27 janv. 1988, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1988 (RO 1988 534).

<sup>115</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 27 janv. 1988, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1988 (RO 1988 534).

**732**      **Décision**<sup>116</sup>**Art. 136**<sup>117</sup>

<sup>1</sup> L'OFAC décide si la couverture apportée est suffisante. Dans le trafic aérien non commercial, il n'examine la couverture que par sondages.

<sup>2</sup> La déclaration d'une compagnie d'assurance admise en Suisse pour ce genre d'affaires, selon laquelle elle couvre les prétentions de tiers au titre de la responsabilité civile à l'égard de l'exploitant d'un aéronef étranger, conformément à la présente ordonnance, suffit en tant que preuve de la couverture.

**74**      **Responsabilité civile du transporteur aérien****Art. 137**

<sup>1</sup> Les transports contre rémunération effectués par aéronef ainsi que les transports gratuits effectués par une entreprise de transport aérien titulaire d'une autorisation d'exploiter sont régis par les dispositions spéciales sur la responsabilité figurant dans l'ordonnance du 17 août 2005 sur le transport aérien<sup>118</sup> et par les conditions prévues aux art. 106 et 108.<sup>119</sup>

<sup>2</sup> Les autres transports par aéronefs sont régis par les dispositions du droit suisse des obligations<sup>120</sup> sur la responsabilité.

**8**      **Informations aéronautiques****Art. 138**

L'OFAC publie les informations aéronautiques ci-après:

- a. la *Publication d'information aéronautique suisse* (AIP-Suisse), laquelle contient des informations de caractère durable qui sont essentielles à la sécurité de la navigation aérienne;
- b. les avis au personnel chargé des opérations aériennes (NOTAM) et les circulaires d'information aéronautique (AIC), donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'installations pour la navigation aérienne, ainsi que sur

<sup>116</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 27 janv. 1988, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1988 (RO **1988** 534).

<sup>117</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 27 janv. 1988, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1988 (RO **1988** 534).

<sup>118</sup> RS **748.411**

<sup>119</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II de l'annexe à l'O du 17 août 2005 sur le transport aérien (RS **748.411**).

<sup>120</sup> RS **220**

les services de la circulation, les procédures et les dangers pour la navigation aérienne, des renseignements dont la communication, à temps, est importante pour le personnel aéronautique.

## **8a<sup>121</sup> Prescriptions techniques internationales**

### **Art. 138a**

<sup>1</sup> Dans le cadre de ses attributions législatives, le DETEC peut exceptionnellement déclarer directement applicables certaines annexes, y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale<sup>122</sup>, ainsi que des prescriptions techniques qui sont arrêtées dans le cadre de la coopération entre autorités aéronautiques européennes.

<sup>2</sup> Avec l'accord de la Chancellerie fédérale, il peut prescrire un mode de publication particulier et décider de renoncer en partie ou entièrement à la traduction de ces dispositions.

<sup>3</sup> Il statue sur le rejet des annexes ou des amendements d'annexes visés à l'art. 90, let. a, deuxième phrase, de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.<sup>123</sup>

## **9 Dispositions administratives**

### **Art. 139 Formules**

<sup>1</sup> Les attestations d'assurance, les demandes d'inscription au registre matricule et les demandes d'octroi ou de renouvellement de concessions, d'autorisations, de licences et de titres personnels doivent être présentées sur les formules établies par l'OFAC.

<sup>2</sup> Ces formules peuvent être obtenues à l'OFAC ou auprès des directions des aéroports.

<sup>3</sup> Dans les cas urgents, les demandes peuvent être faites par téléphone, télégraphe ou télécopieur.

### **Art. 140 Taxes**

Pour les opérations officielles des autorités de surveillance, les taxes figurant dans le règlement des taxes perçues en application de la loi sur la navigation aérienne du 8 mars 1976<sup>124</sup> sont perçues.

<sup>121</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

<sup>122</sup> RS 0.748.0. Les annexes ne sont pas publiées au RO.

<sup>123</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 1996, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996 (RO 1996 1536).

<sup>124</sup> [RO 1976 668, 1979 778. RO 1983 1526 art. 35 let. a]. Voir actuellement l'O du 28 sept. 2007 sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile (RS 748.112.11).

**Art. 141** Statistique

<sup>1</sup> L'OFAC établit et publie la statistique du trafic aérien.

<sup>2</sup> Les titulaires de concessions, d'autorisations ou de licences sont tenus de fournir à l'OFAC les données nécessaires à l'établissement de la statistique.

**10 Dispositions transitoires et finales****Art. 142**<sup>125</sup>**Art. 143** Abrogation de dispositions antérieures

Sont abrogés:

- a. le règlement d'exécution de la loi sur la navigation aérienne, du 5 juin 1950<sup>126</sup>;
- b. l'ordonnance du 22 novembre 1966 concernant la prise de vues aériennes<sup>127</sup>.

**Art. 144** Entrée en vigueur

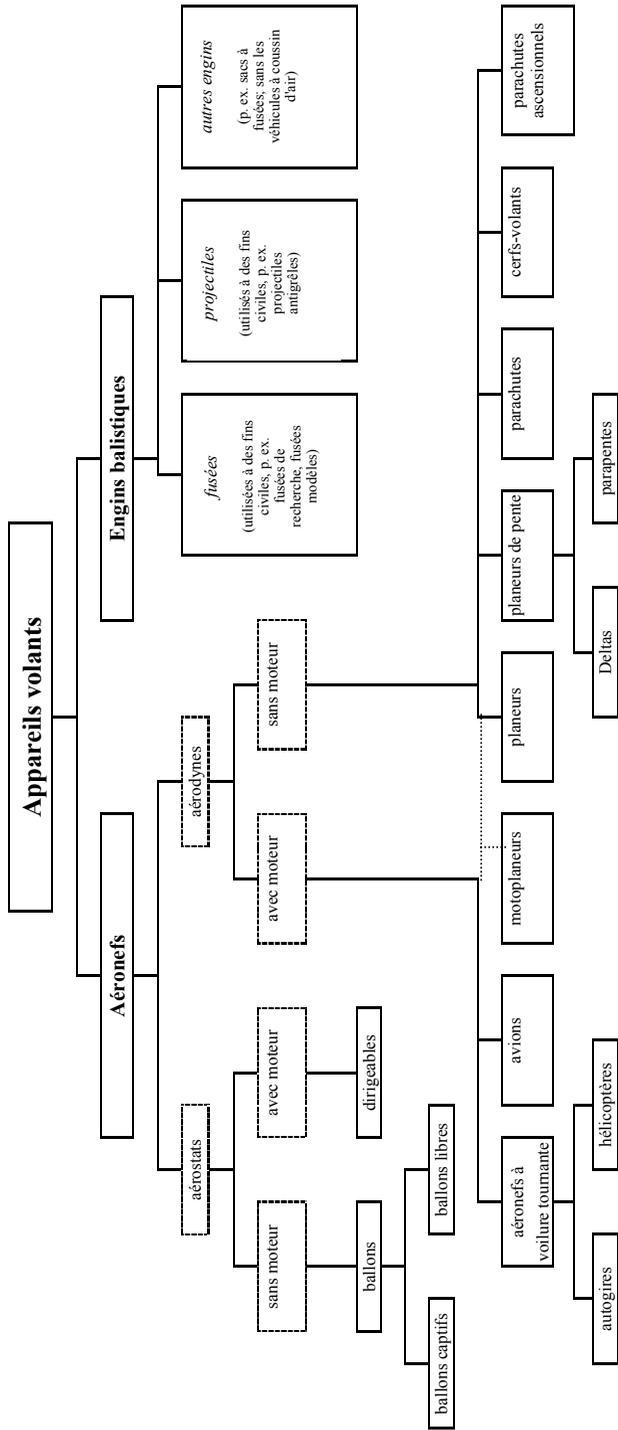
La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1974.

<sup>125</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994 (RO **1994** 3028).

<sup>126</sup> [RO **1950** I 517, **1951** 970 art. 15, **1958** 720, **1960** 388 art. 37 al. 2 1314 art. 45, **1964** 321, **1966** 1556 art. 5 al. 2, **1967** 915 941 art. 33 ch. 1, **1968** 972 art. 8 al. 2 1389 1632, **1969** 1159]

<sup>127</sup> [RO **1966** 1556]

Annexe 128  
(art. 2, al. 1, et 23, al. 1)



128 Introduite par le ch. I de l'O du 23 nov. 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3028).

