

Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA)

du 23 novembre 1994 (Etat le 1^{er} juin 2012)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 3, al. 3, 6a, 8, al. 2 et 6, 12, al. 1 et 2, 36, al. 1, 40, al. 1, 41, al. 1^{bis}, 42, al. 1 et 2, et 111 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)^{1, 2}

arrête:

Titre 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

La présente ordonnance régit la construction des infrastructures aéronautiques (aérodromes et installations de navigation aérienne) et l'exploitation des aérodromes. Elle comprend en outre les dispositions applicables aux atterrissages en campagne et aux obstacles.

Art. 2³ Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- a. *aérodrome*: une installation, définie dans un plan sectoriel, servant au décollage, à l'atterrissage, à l'entretien et au stationnement d'aéronefs, au trafic de passagers et au transbordement de marchandises;
- b. *champ d'aviation*: un aérodrome n'ayant pas l'obligation d'admettre des usagers;
- c. *aéroport*: un aérodrome ayant l'obligation d'admettre des usagers;
- d. *obligation d'admettre des usagers*: l'obligation de mettre un aéroport à la disposition de tous les aéronefs admis dans le trafic interne et international, pour une utilisation normale, selon les prescriptions générales sur l'aviation et les dispositions particulières prévues dans la concession;

RO 1994 3050

¹ RS 748.0

² Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

³ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

- e. *installations d'aérodrome*: les constructions et les installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie d'un aérodrome et qui lui permettent de remplir le rôle attribué par le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique;
- f. *installations annexes*: les constructions et les installations d'un aérodrome qui ne font pas partie des installations d'aérodrome;
- g. *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*: le plan sectoriel, au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire⁴, qui sert à planifier et à coordonner les activités de la Confédération relatives à l'aviation civile suisse ayant des effets sur l'organisation du territoire;
- h. *chef d'aérodrome*: la personne responsable de la surveillance de l'exploitation d'un aérodrome;
- i. *TMA*: une région de contrôle terminale (terminal control area);
- j. *installations de navigation aérienne*: les installations radioélectriques de navigation et de transmission nécessaires à la gestion et au déroulement sûr du trafic aérien;
- k. *obstacles*: les constructions et les installations qui pourraient gêner, mettre en danger ou empêcher la circulation des aéronefs ou l'exploitation des installations de navigation aérienne, notamment les grues, les installations à câbles, les lignes à haute tension, les antennes, les câbles, les fils et les plantations;
- l. *surfaces de limitation d'obstacles*: les surfaces qui délimitent, en direction du sol, l'espace aérien qui doit normalement être dépourvu d'obstacles pour que la sécurité de l'aviation soit assurée;
- m. *cadastre des surfaces de limitation d'obstacles*: l'établissement officiel des surfaces de limitation d'obstacles valables pour un aérodrome, une installation de navigation aérienne ou une trajectoire de vol, conformément à l'annexe 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale⁵;
- n. *cadastre des surfaces de collecte de données*: l'établissement officiel de la surface de collecte de données valable pour un aérodrome IFR, conformément à l'annexe 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, y compris aux dispositions d'exécution qui s'y rapportent;
- o. *aérodrome IFR*: un aérodrome permettant le décollage et l'atterrissage selon les règles de vol aux instruments (Instrument Flight Rules);
- p. *terrain d'atterrissage*: un terrain utilisé pour les atterrissages en campagne;
- q. *atterrissage en campagne*: un atterrissage et un décollage en dehors d'un aérodrome;

⁴ RS 700

⁵ RS 0.748.0

- r. *place d'atterrissage en montagne*: une place d'atterrissage spécialement désignée se situant à plus de 1100 m d'altitude.

Art. 3 Exigences spécifiques de l'aviation

¹ Les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée lors des opérations de préparation des aéronefs, lors des opérations d'embarquement, de débarquement, de chargement et de déchargement, lors de la circulation des aéronefs ou des véhicules au sol, des décollages et des atterrissages ainsi que lors des approches et des départs.⁶

^{1bis7} Les normes et les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale⁸ (annexes de l'OACI), y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, sont directement applicables aux aérodromes, aux obstacles, au levé du terrain et à la construction des installations de navigation aérienne. Les dérogations notifiées par la Suisse en vertu de l'art. 38 de la Convention sont réservées.⁹

² Les normes et les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) sont applicables à la construction d'installations de navigation aérienne.

³ Dans le cadre de la transposition des normes et recommandations internationales visées aux al. 1^{bis} et 2, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC¹⁰) peut édicter des prescriptions (directives et instructions) visant à maintenir un niveau de sécurité élevé. Si celles-ci sont mises en œuvre, les exigences imposées par les normes et recommandations internationales sont réputées remplies. Quiconque déroge aux prescriptions doit prouver à l'OFAC que les exigences peuvent être remplies d'une autre manière.¹¹

⁴ Les normes et les recommandations de l'OACI et d'Eurocontrol, y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, ne sont pas publiées au Recueil officiel. Elles peuvent être consultées auprès de l'OFAC, en français et en anglais; elles ne sont traduites ni en allemand ni en italien¹².

⁶ Introduit par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000 (RO 2000 703).

⁷ Anciennement al. 1

⁸ RS 0.748.0

⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

¹⁰ Nouvelle expression selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

¹¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

¹² Ces documents peuvent être commandés ou acquis par abonnement auprès des librairies ou de l'OACI.

⁵ Les modifications touchant les normes, les recommandations et les prescriptions techniques sont publiées dans la Publication d'information aéronautique (AIP)¹³.

Art. 3a¹⁴ Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

¹ Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse.

² Il définit en particulier, pour chaque installation aéronautique servant à l'exploitation civile d'aéronefs, le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales. Il décrit en outre les effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

Art. 3b¹⁵ Surveillance par l'OFAC

¹ Pour les installations de l'infrastructure, l'OFAC surveille ou fait surveiller par des tiers l'application des exigences spécifiques à l'aviation, des exigences opérationnelles, des exigences de la police de l'urbanisme et de celles de la protection de l'environnement.

² Il effectue les contrôles requis ou les fait exécuter par des tiers. Il prend les mesures nécessaires au maintien ou au rétablissement d'une situation conforme au droit.

^{2bis} Les personnes agissant pour le compte de l'OFAC et de Skyguide SA ont, pour l'exercice de leurs activités de surveillance, accès en tout temps aux infrastructures aéronautiques. Le cas échéant, les autorisations d'accès nécessaires doivent être délivrées gratuitement à ces personnes.¹⁶

³ Pour les prestations et décisions en relation avec la surveillance, l'exploitant de l'aérodrome acquitte les taxes fixées dans l'ordonnance du 25 septembre 1989 sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile¹⁷.

¹³ Publiée par la société Skyguide, l'AIP est disponible sur abonnement (Skyguide AIP-Services, 8602 Wangen b. Dübendorf/www.skyguide.ch/fr/AIMServices/Shop).*
* Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

¹⁴ Introduit par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000 (RO 2000 703).

¹⁵ Introduit par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000 (RO 2000 703).

¹⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

¹⁷ [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'OFAC (RS 748.112.11).

Titre 2 Aérodrômes
Chapitre 1¹⁸ Exploitation et construction
Section 1 Dispositions communes

Art. 4 Publication de la demande et coordination

¹ Le canton ordonne la publication de la demande dans les organes officiels des cantons et communes concernés.

² Les cantons veillent à coordonner les avis de leurs services spécialisés.

Art. 5 Modification des projets

Lorsque des modifications importantes sont apportées au projet initial comme suite aux avis exprimés dans une procédure relative à l'approbation des plans, à une concession ou à une autorisation, le projet modifié doit être soumis une nouvelle fois à l'avis des intéressés ou, le cas échéant, mis à l'enquête publique.

Art. 6 Délais de traitement

En règle générale, les délais ci-après sont valables pour le traitement des demandes d'approbation de plans, d'approbation de règlements d'exploitation, d'octroi d'une concession ou d'octroi d'une autorisation d'exploitation:

- a. dix jours ouvrables, à compter de la réception de la demande complète, jusqu'à la transmission aux cantons et aux autorités fédérales concernées ou à la notification aux intéressés;
- b. deux mois à compter de la clôture de la procédure d'instruction à la décision.

Art. 7 Clôture de la procédure d'instruction

L'autorité qui rend la décision fait savoir aux parties que la procédure d'instruction est close.

Art. 8¹⁹ Station de préparation des vols

¹ Un mandataire de l'OFAC installe, exploite et entretient sur chaque aéroport une station de préparation des vols à l'intention des pilotes d'aéronefs.

² L'exploitant d'aéroport est tenu de fournir les infrastructures nécessaires à cet effet.

¹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000 (RO 2000 703).

¹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

³ L'exploitant de l'aérodrome verse au mandataire de l'OFAC une rémunération couvrant les coûts d'installation, d'infrastructure et d'entretien de la station de préparation des vols.

⁴ Le mandataire peut fixer un montant forfaitaire pour cette rémunération. Ce faisant, il tient compte de la nature de l'utilisation et de l'ampleur de l'entretien par aérodrome. La rémunération forfaitaire requiert l'approbation de l'OFAC.

⁵ L'exploitant de l'aérodrome est tenu d'aviser immédiatement le mandataire de l'OFAC en cas de dérangement de la station.

Art. 9 Examen spécifique à l'aviation

¹ L'OFAC peut procéder à l'examen spécifique à l'aviation des projets concernant les modifications relevant de l'exploitation ou des constructions sur l'aérodrome. Il peut aussi examiner les projets et les installations annexes non soumis à approbation.²⁰

² Il vérifie que les exigences spécifiques à l'aviation visées à l'art. 3 sont remplies et que des procédures d'exploitation rationnelles sont garanties. L'examen porte notamment sur les distances de sécurité par rapport aux pistes, aux voies de circulation et aux aires de stationnement, sur le dégagement d'obstacles et les effets des mesures de sûreté dans l'aviation ainsi que sur la nécessité d'insérer des données dans la publication d'information aéronautique (AIP).

Art. 9a²¹ Obligation de collecter et de fournir des données

¹ L'exploitant de l'aérodrome collecte et transmet à l'OFAC les données relatives à l'exploitation de l'aérodrome requises pour les besoins de la surveillance. Ces données comprennent en particulier les données nécessaires à des fins de protection de l'environnement et à des fins statistiques.

² L'OFAC règle les détails par voie de directives, notamment en ce qui concerne la qualité des données à fournir.

Section 2 Concession d'exploitation

Art. 10 Contenu

¹ Conformément aux objectifs et aux exigences du PSIA, la concession d'exploitation confère le droit d'exploiter un aéroport à titre commercial; elle confère en particulier le droit de prélever des taxes. Le concessionnaire a l'obligation de rendre l'aéroport accessible à tous les aéronefs du trafic intérieur et du trafic international, sous réserve des restrictions édictées dans le règlement d'exploitation, et de mettre à

²⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

²¹ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

la disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle.

² L'organisation de l'exploitation et de l'infrastructure ne fait pas l'objet de la concession d'exploitation.

Art. 11 Demande

¹ Quiconque sollicite une concession d'exploitation doit déposer une demande auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC²²) selon le nombre d'exemplaires requis. La demande doit :

- a. indiquer qui assume la responsabilité de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport;
- b. justifier que le requérant dispose des connaissances et aptitudes requises pour exploiter l'aéroport en respectant les obligations découlant de la loi, de la concession et du règlement d'exploitation;
- c. apporter la preuve de l'inscription au registre du commerce en Suisse, sauf s'il s'agit de corporations ou d'établissements de droit public;
- d. comprendre un plan de financement de l'exploitation;
- e. comprendre un projet de règlement d'exploitation.

² L'autorité concédante peut exiger des garanties détaillées sur le financement lorsqu'elle a de sérieux doutes sur la capacité du requérant à financer les installations et l'exploitation de l'aéroport.

Art. 12 Conditions d'octroi de la concession

¹ La concession est octroyée lorsque:

- a. l'exploitation de l'installation est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour satisfaire aux obligations découlant de la loi, de la concession et du règlement d'exploitation;
- c. le règlement d'exploitation peut être approuvé.

² L'autorité peut refuser d'octroyer la concession en particulier lorsque le financement de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport semble manifestement compromis.

²² Nouvelle expression selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

Art. 13 Durée

La concession est octroyée pour une durée de:

- a. 50 ans pour les aéroports nationaux;
- b. 30 ans pour les aéroports régionaux.

Art. 14 Transfert et renouvellement

¹ Les art. 11 et 12 s'appliquent par analogie au transfert et au renouvellement de la concession.

² Lorsque la concession est transférée ou renouvelée, le règlement d'exploitation doit être réexaminé et au besoin amendé si des modifications essentielles de l'exploitation sont programmées ou escomptées. Les modifications du règlement visées à l'art. 26 sont réservées.

Art. 15 Transfert de certaines tâches

¹ Le transfert de certaines tâches à des tiers par l'exploitant de l'aéroport doit être annoncé à l'OFAC. Celui-ci peut exiger des données complémentaires ou interdire le transfert lorsque:

- a. le tiers ne dispose manifestement pas des capacités, connaissances et moyens requis pour remplir la tâche considérée;
- b. le concessionnaire ne s'assure pas, lors du transfert, de pouvoir imposer en tout temps des instructions au tiers.

² L'OFAC perd son droit de soulever des objections s'il ne se prononce pas sur le transfert dans un délai de 30 jours.²³

Art. 16 Retrait

¹ Le DETEC retire la concession sans verser d'indemnité lorsque:

- a. les conditions d'une utilisation sûre ne sont plus remplies;
- b. le concessionnaire ne veut plus assumer certaines de ses obligations ou a violé ces dernières de façon grave et répétée.

² Lorsque la concession est retirée, le DETEC ordonne les mesures nécessaires à la poursuite de l'exploitation de l'aéroport.

²³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

Section 3 Autorisation d'exploitation

Art. 17 Contenu

¹ L'autorisation d'exploitation comprend:

- a. le droit d'exploiter un champ d'aviation conformément aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. l'obligation, pour l'exploitant, de créer les conditions d'une utilisation correcte du champ d'aviation et de l'exploiter conformément aux dispositions légales et au règlement d'exploitation.

² L'organisation de l'exploitation et de l'infrastructure ne fait pas l'objet de l'autorisation d'exploitation.

Art. 18 Demande

Quiconque sollicite une autorisation d'exploitation ou souhaite la faire modifier doit déposer une demande auprès de l'OFAC selon le nombre d'exemplaires requis. La demande doit :

- a. indiquer qui assume la responsabilité de l'installation et de l'exploitation du champ d'aviation;
- b. justifier que le requérant dispose des connaissances et aptitudes requises pour exploiter un champ d'aviation en respectant les obligations découlant de la loi, de l'autorisation et du règlement d'exploitation;
- c. donner des indications sur les projets de construction;
- d. donner des indications sur le projet de règlement d'exploitation.

Art. 19 Conditions d'octroi de l'autorisation d'exploitation

L'autorisation d'exploitation est délivrée ou la modification de l'autorisation approuvée lorsque:

- a. le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour maintenir une exploitation conforme au droit;
- c. le règlement d'exploitation peut être approuvé.

Art. 20 Obligation limitée d'admettre des usagers

L'octroi d'une autorisation d'exploitation peut être lié à l'obligation pour son titulaire d'admettre l'atterrissage et le décollage de certains autres aéronefs dans la mesure où ces mouvements sont d'intérêt public et pour autant qu'ils répondent aux objectifs et exigences du PSIA.

Art. 21 Transfert

¹ L'autorisation d'exploitation peut être transférée à un tiers avec l'accord de l'OFAC. Les art. 18 et 19 s'appliquent par analogie.

² Lors du transfert de l'autorisation d'exploitation, le règlement d'exploitation doit être réexaminé et au besoin amendé si des modifications essentielles de l'exploitation sont programmées ou escomptées. Les modifications du règlement visées à l'art. 26 sont réservées.

Art 22 Modification et retrait

¹ La durée de l'autorisation d'exploitation est illimitée. L'OFAC peut la retirer sans verser d'indemnité lorsque:

- a. les conditions d'une utilisation sûre ne sont plus remplies;
- b. l'exploitant a violé ses obligations de façon grave et répétée;
- c. l'exploitation n'est plus compatible avec les exigences de la protection de l'environnement;
- d. l'exploitant ne dispose plus d'un chef d'aérodrome dont la nomination est approuvée par l'OFAC.

² Les mesures prévues à l'art. 3b, al. 2, sont réservées.

Section 4 Règlement d'exploitation**Art. 23** Contenu

Le règlement d'exploitation régit tous les aspects opérationnels de l'aérodrome. Il contient notamment des prescriptions sur:

- a. l'organisation de l'aérodrome;
- b. les heures d'ouverture;
- c. les procédures d'approche et de décollage;
- d. l'utilisation des installations de l'aérodrome par les passagers, les aéronefs et les véhicules terrestres ainsi que par les autres usagers;
- e.²⁴ les services d'assistance en escale.

²⁴ Introduite par le ch. I de l'O du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1^{er} juin 2002 (RO 2002 1186).

Art. 23a²⁵ Manuel d'aérodrome et gestion de la sécurité

¹ Les aéroports et l'aérodrome de Saint-Gall Altenrhein doivent soumettre à l'OFAC, pour approbation, un manuel d'aérodrome répondant au document de l'OACI «Doc 9774 Manuel sur la certification des aérodromes»²⁶ et prouver qu'ils sont en mesure d'exploiter l'aérodrome conformément à ce manuel.

² Ils doivent prouver à l'OFAC qu'ils appliquent un système de gestion de la sécurité opérationnel et conforme au document de l'OACI «Doc 9859 Manuel de gestion de la sécurité»²⁷.

³ L'exploitant d'aérodrome met régulièrement à jour le manuel d'aérodrome et le système de gestion de la sécurité. Les exploitants d'aérodromes desservis par du trafic international de lignes et du trafic international charter apportent à l'OFAC, tous les trois ans au moins, la preuve qu'ils exploitent l'aérodrome conformément à ces prescriptions. Les exploitants des autres aérodromes apportent cette preuve tous les cinq ans au moins.

⁴ L'OFAC peut effectuer des audits pour vérifier ces preuves.

Art. 24 Demande

La demande d'approbation initiale ou de modification du règlement d'exploitation doit comprendre:

- a. le projet de règlement ou de modification du règlement, motifs et commentaire y compris;
- b. la description des effets que le règlement ou sa modification a sur l'exploitation ainsi que sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Pour les modifications soumises à l'étude de l'impact sur l'environnement, elle doit contenir le rapport d'impact correspondant et, pour les autres projets, la preuve que les prescriptions sur la protection de l'environnement sont respectées;
- c.²⁸ en cas d'effets sur l'exploitation de l'aérodrome: la preuve attestant que les exigences en matière de sécurité de l'aviation sont remplies, ainsi que toutes les données requises pour établir ou mettre à jour le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles;

²⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

²⁶ Ce document peut être consulté auprès de l'OFAC en langues française et anglaise. Il est également disponible en librairie ou peut être commandé ou obtenu par abonnement auprès de l'OACI.

²⁷ Ce document peut être consulté auprès de l'OFAC en langues française et anglaise. Il est également disponible en librairie ou peut être commandé ou obtenu par abonnement auprès de l'OACI.

²⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

- d.²⁹ en cas d'effets sur les nuisances sonores: toutes les données permettant de déterminer les immissions de bruit admissibles conformément à l'art. 37a de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit³⁰;
- e.³¹ le cas échéant, les projets visant à modifier les zones de sécurité des aéroports.

Art. 25 Conditions d'approbation

- ¹ Le règlement d'exploitation ou ses modifications sont approuvés lorsque:³²
- a. le contenu répond aux objectifs et aux exigences du PSIA;
 - b. les conditions mises à l'octroi de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et de l'approbation des plans sont remplies;
 - c. les exigences spécifiques à l'aviation ainsi que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont respectées;
 - d. le cadastre de l'exposition au bruit peut être établi;
- e.³³ pour les aéroports, les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique et, pour les champs d'aviation, le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles peut être établi.
- f.³⁴ les conditions permettant de garantir la sécurité, prévues à l'art. 23a, sont remplies.

² Une fois approuvé, le règlement d'exploitation a force obligatoire.³⁵

Art. 25a³⁶ Publication

¹ Les principales prescriptions d'utilisation de l'aérodrome sont publiées dans l'AIP. En font notamment partie les prescriptions visées à l'art. 23, let. b, c et d, pour autant qu'elles concernent les aéronefs.

²⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

³⁰ RS 814.41

³¹ Introduite par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

³² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

³³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

³⁴ Introduite par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

³⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

³⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

Art. 26 Adaptation par l'OFAC

Lorsque la modification de la situation de droit ou de fait l'exigent, l'OFAC ordonne la modification du règlement d'exploitation afin de l'adapter à la situation légale.

Art. 27³⁷ Dérogations temporaires aux procédures opérationnelles

Le service du contrôle de la circulation aérienne ou le chef d'aérodrome peut ordonner des dérogations temporaires aux procédures opérationnelles publiées dans l'AIP lorsque des circonstances particulières, telles que la situation du trafic ou la sécurité de l'aviation, l'exigent.

Section 5 **Procédure d'approbation des plans****Art. 27a³⁸** Licéité des modifications des constructions

¹ Seuls sont licites les modifications des installations d'aérodrome ou des installations de navigation aérienne et les changements d'affectation dont les plans ont été approuvés.

² L'art. 28 est réservé.

Art. 27a^{bis39} Demande

¹ La demande d'approbation des plans, accompagnée des documents nécessaires, doit être adressée à l'autorité compétente selon le nombre d'exemplaires requis. La demande doit notamment comprendre:

- a. le projet de construction et tous les documents qui, selon l'usage local, sont nécessaires à son évaluation; les prescriptions cantonales concernant la présentation des demandes de construction peuvent être prises en considération dans la mesure où elles sont compatibles avec les particularités de l'installation d'aérodrome;
- b. la justification du projet;
- c. les données concernant la coordination du projet avec les exigences de l'aménagement du territoire;
- d. pour les projets soumis à l'étude d'impact sur l'environnement, le rapport d'impact correspondant et, pour les autres projets, la preuve que les prescriptions sur la protection de l'environnement sont respectées;
- e. les données indiquant la façon dont les exigences découlant d'autres dispositions fédérales et cantonales sont remplies;

³⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

³⁸ Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

³⁹ Anciennement art. 27a.

- f. les données concernant les effets du projet sur l'exploitation de l'aérodrome;
- f^{bis},⁴⁰ la preuve que les exigences de la sécurité de l'aviation sont remplies;
- g. les modifications éventuelles du règlement d'exploitation qui sont en relation avec le projet;
- h. la justification selon laquelle il serait possible de renoncer au marquage sur le terrain.

² Au besoin, la demande doit être complétée par des données précises sur le besoin de terrains et de droits réels, sur les possibilités de les acquérir et sur la nécessité de procéder à des expropriations. Doivent être joints à la demande:

- a. une liste des terrains à acquérir qui indique l'emplacement de ces terrains, leur surface, leurs caractéristiques, leurs propriétaires et les autres ayants droit, ainsi que les plans de situation à l'échelle 1:1000 et les extraits du registre foncier;
- b. un état des tractations menées avec les propriétaires et les autres ayants droit, ainsi que les contrats ou projets de contrats d'achat, d'échange ou de servitude;
- c. les propositions éventuelles concernant les procédures de remembrement;
- d. un plan d'expropriation au sens de l'art. 27, al. 2, de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation⁴¹.

³ Les demandes doivent être déposées par l'exploitant de l'aérodrome ou par celui de l'installation de navigation aérienne concernée.

Art 27b Marquage sur le terrain

L'autorité peut renoncer à faire marquer le projet sur le terrain de l'aérodrome si les gabarits entravent l'exploitation.

Art. 27c Coordination de l'exploitation et de la construction

¹ Lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans.

² Dans la mesure où il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

⁴⁰ Introduite par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁴¹ RS 711

Art. 27d Conditions d'approbation

¹ Les plans sont approuvés lorsque le projet:

- a. est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation, aux exigences techniques, ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

² Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

Art. 27e Approbation des plans

L'autorité chargée d'approuver les plans évalue les avis des cantons et des services spécialisés et statue sur les oppositions. Sa décision comporte en outre:

- a. l'autorisation d'exécuter le projet conformément aux plans approuvés;
- b. les conditions et obligations concernant les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, ainsi que les exigences spécifiques à l'aviation;
- c. les autres obligations découlant du droit fédéral;
- d. les obligations fondées sur le droit cantonal;
- e. les obligations opérationnelles;
- f. les obligations relatives au début des travaux, aux contrôles des constructions et à la mise en service de celles-ci.

Art. 27f Début des travaux et prolongation de la durée de validité

¹ Un projet de construction est réputé avoir débuté dès la réception du gabarit d'implantation ou, si celle-ci n'a pas lieu, dès le commencement des travaux ou dès la mise en oeuvre d'autres mesures qui présupposent à elles seules une approbation des plans.

² La durée de validité de la décision d'approbation doit être prolongée lorsqu'un projet de construction dont l'exécution a débuté dans les délais est interrompu pendant plus d'un an et qu'une période de cinq ans s'est écoulée depuis l'entrée en force de la décision.

³ La demande de prolongation dûment motivée doit être adressée à l'autorité compétente trois mois au moins avant la date d'expiration. Ladite autorité rend sa décision dans un délai d'un mois.

Art. 27g Exécution

¹ L'OFAC vérifie ou fait vérifier par un tiers que le projet est exécuté conformément aux dispositions légales. Les coûts incombent à l'exploitant de l'aérodrome.

² Lorsque les travaux sont exécutés sans autorisation ou que des prescriptions de construction, des conditions ou des obligations ont été violées, l'OFAC ordonne le rétablissement de la situation conforme au droit.

Art. 27h Zones réservées

¹ Les demandes visant à établir des zones réservées doivent:

- a. comprendre des plans décrivant précisément la zone réservée;
- b. justifier les objectifs et la durée de la libre disposition des terrains;
- c. préciser si des intérêts seraient touchés par la zone, quels seraient ces intérêts et comment l'établissement de la zone est coordonné avec les exigences de l'aménagement du territoire.

² La zone réservée est établie lorsqu'elle est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et que l'intérêt à laisser libre des terrains pour une installation d'aérodrome prime tout autre intérêt.

Section 6

Projets de construction et installations annexes non soumis à approbation

Art. 28 Projets de construction

¹ Ne sont pas soumis à la procédure d'approbation des plans:

- a. les baraques, ateliers et entrepôts servant aux besoins d'un chantier et qui seront enlevés à l'issue des travaux;
- b. les transformations de moindre importance apportées à des ouvrages tels que les installations de courant électrique, les conduites et les dispositifs de chauffage et de refroidissement qui sont sans rapport avec des constructions soumises à approbation;
- c. les modifications de terrain qui n'ont aucun rapport avec des constructions ou des installations soumises à autorisation et qui ne dépassent ni un mètre de hauteur ni 900m² de superficie;
- d. les murs et les haies d'une hauteur de 2 mètres au plus ainsi que les clôtures;
- e. les équipements non visibles de l'extérieur qui ont une importance mineure tels que les installations électriques et sanitaires, les raccordements en eau et en électricité ainsi que les dispositifs de protection contre le vent ou la neige;
- f. les antennes réceptrices ne dépassant pas deux mètres dans aucune direction;
- g. les travaux ordinaires d'entretien et de réparation des bâtiments et des installations ainsi que les transformations mineures à l'intérieur des bâtiments;

- h. les dérogations mineures aux plans adoptés, pour autant qu'il soit établi qu'elles ne touchent pas les intérêts de tiers et qu'il n'y ait aucun conflit avec l'aménagement du territoire ni avec les exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.
- 2 L'al. 1 ne s'applique pas aux projets de construction:
- a. qui, conformément aux dispositions du reste du droit fédéral, sont soumis à autorisation ou à approbation, ou
 - b. que l'OFAC soumet à un examen spécifique à l'aviation au sens de l'art. 9.⁴²
- ³ Tout projet doit être porté à la connaissance de l'OFAC au moins dix jours ouvrables avant le début des travaux.⁴³
- ⁴ L'OFAC indique dans les dix jours ouvrables à l'exploitant d'aérodrome s'il entend soumettre le projet à un examen spécifique à l'aviation. S'il réalise cet examen, les dispositions relatives à la procédure simplifiée d'approbation des plans s'appliquent (art. 37i LA).⁴⁴
- ⁵ L'exploitant de l'aérodrome répond par ailleurs du respect des dispositions du droit fédéral.⁴⁵
- ⁶ Aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal n'est requis. L'exploitant de l'aérodrome doit prendre en compte le droit cantonal pour autant que celui-ci n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome.⁴⁶

Art. 29⁴⁷ Installations annexes

- ¹ La procédure cantonale d'autorisation de construire est applicable aux installations annexes.
- ² Le service cantonal compétent porte les demandes de construction à la connaissance de l'OFAC.
- ³ L'OFAC détermine s'il s'agit d'une installation d'aérodrome ou d'une installation annexe et communique dans les dix jours ouvrables suivant la réception du dossier complet à l'autorité cantonale s'il entend soumettre le projet à un examen spécifique à l'aviation. L'autorisation de construire ne pourra être délivrée qu'après que l'OFAC aura terminé ledit examen.

⁴² Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁴³ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

⁴⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008 (RO 2008 595). Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁴⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

⁴⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

⁴⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

Section 7⁴⁸ Services d'assistance en escale**Art. 29a** Dispositions applicables

En vertu de l'accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien⁴⁹, l'organisation et l'exploitation des services d'assistance en escale sont régies par la directive européenne 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté⁵⁰. Les amendements ultérieurs éventuels de la directive approuvés par le comité mixte compétent pour la gestion de l'accord selon l'art. 23 de celui-ci sont également applicables.

Art. 29b Réglementation de l'accès au marché

¹ L'exploitant d'un aéroport réglemente l'accès au marché des services d'assistance en escale dans le règlement d'exploitation en conformité avec la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 ainsi qu'avec l'annexe à la présente ordonnance concernant lesdits services.

² Il communique à l'OFAC les noms des prestataires de services et des usagers pratiquant l'auto-assistance, en précisant quelles catégories d'assistance ils pratiquent. Toute modification doit également être communiquée.

³ Le DETEC peut faire dépendre l'activité d'un prestataire de services ou d'un usager pratiquant l'auto-assistance de l'obtention d'un agrément au sens de l'art. 14 de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996.

Section 8⁵¹ Chef d'aérodrome**Art. 29c** Nomination, agrémentation et révocation

¹ L'exploitant de l'aérodrome nomme un chef d'aérodrome. Il communique à l'OFAC l'identité de la personne nommée.

² L'OFAC délivre l'agrément si la personne en question dispose des aptitudes requises pour assurer ses tâches.

³ Il peut révoquer l'agrément si la personne en question enfreint de manière répétée ses obligations.

⁴ Le DETEC peut régler les détails.

⁴⁸ Introduite par le ch. I de l'O du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1^{er} juin 2002 (RO 2002 1186).

⁴⁹ RS 0.748.127.192.68

⁵⁰ JO L 272 du 25 oct. 1996, p. 36; la directive peut également être obtenue auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile.

⁵¹ Introduite par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

Art. 29d Etendue de la responsabilité

¹ Le chef d'aérodrome répond de l'exécution des tâches mentionnées dans la présente section et du respect des prescriptions relatives aux mesures de sécurité et de sûreté ainsi que du respect des prescriptions de l'OFAC en la matière.

² Il est l'interlocuteur de l'OFAC sur l'aérodrome dans ces domaines de responsabilité.

³ Le DETEC peut régler les détails. Il peut fixer des tâches supplémentaires dans un but de rapprochement des normes internationales.

Art. 29e Aspects organisationnels de l'aérodrome

¹ Le chef d'aérodrome règle l'organisation technique et opérationnelle de l'aérodrome.

² Il donne le feu vert à l'exploitation ou la restreint et communique les informations à cet effet.

³ Il veille à l'exactitude des informations aéronautiques relatives à son aérodrome et ordonne le cas échéant les publications nécessaires.

Art. 29f Obligation d'annoncer

¹ Le chef d'aérodrome notifie sans délai par écrit à l'OFAC les modifications durables ou provisoires de l'exploitation de l'aérodrome.

² Le chef d'aérodrome notifie sans délai à l'OFAC les événements particuliers ainsi que les incidents liés à la sécurité survenant sur l'aéroport qui interrompent ou restreignent l'exploitation.

Art. 29g Autorité

¹ Toute personne se trouvant sur l'aérodrome est tenue de suivre les instructions du chef d'aérodrome.

² Le chef d'aérodrome surveille l'observation des prescriptions contenues dans les textes généraux du droit aérien, dans la concession ou l'autorisation d'exploitation, dans le règlement d'exploitation et dans les prescriptions spéciales de l'OFAC.

³ Il veille à ce que les infractions aux prescriptions du droit aérien soient immédiatement notifiées par écrit à l'OFAC.

⁴ En cas d'infractions graves à des prescriptions du droit aérien, le chef d'aérodrome est autorisé à retirer au fautif ses licences aéronautiques. Il les transmettra à l'OFAC dans les deux jours, accompagnées d'un rapport écrit.

⁵ Lorsque des indices permettent de conclure que des membres de l'équipage se trouvent sous l'emprise d'alcool ou sous l'influence de stupéfiants ou de substances psychotropes, le chef d'aérodrome ordonne les mesures qui s'imposent. Il fait immédiatement appel à la police. Cette dernière peut ordonner une prise de sang.

Art. 29h Vérifications par sondage et contrôles

¹ Conformément aux instructions de l'OFAC, le chef d'aérodrome est habilité à vérifier les licences des équipages, les documents de bord d'aéronefs nationaux et étrangers de façon périodique, mais aussi en cas de soupçon d'irrégularités ou de défauts techniques.

² Il interdit le décollage lorsqu'un équipage ou un aéronef ne dispose pas des licences et documents de bord nécessaires et valables, ou lorsqu'un aéronef présente une défécuosité technique.

³ Le chef d'aérodrome notifie les incidents visés à l'al. 2 sans délai à l'OFAC.

Art. 29i Licences et taxes

¹ Le chef d'aérodrome examine les demandes de prorogation des licences du personnel navigant et du personnel au sol, et atteste de leur exactitude conformément aux directives de l'OFAC.

² Il prélève les taxes y afférentes conformément à l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile⁵².

Chapitre 2⁵³ Utilisation civile d'aérodromes militaires**Art. 30⁵⁴** Co-utilisation d'un aérodrome militaire

¹ L'utilisation fréquente d'un aérodrome militaire à des fins civiles requiert un arrangement spécial entre la Confédération, représentée par le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), et l'exploitant civil.

² L'exploitant civil est tenu d'établir un règlement d'exploitation pour l'utilisation civile de l'aérodrome visée à l'al. 1. Le règlement et toute modification ultérieure doivent être approuvés par l'OFAC, qui sollicite auparavant l'accord du service compétent du DDPS.

³ Les dispositions relatives aux règlements d'exploitation des aérodromes civils s'appliquent par analogie.

⁴ Les dispositions relatives aux aérodromes civils s'appliquent par analogie aux constructions entièrement ou essentiellement érigées, modifiées ou réaffectées pour les besoins de l'utilisation civile d'un aérodrome militaire. L'accord du DDPS est en outre requis.

⁵² RS 748.112.11

⁵³ Anciennement avant l'art. 29. Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000 (RO 2000 703).

⁵⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

Art. 31⁵⁵ Changement d'affectation d'aérodromes militaires

¹ L'utilisation comme aérodrome civil d'un ancien aérodrome militaire ou d'une partie des installations de ce dernier requiert une autorisation d'exploitation ou une concession d'exploitation.

² L'octroi d'une autorisation d'exploitation ou d'une concession d'exploitation présuppose que le DDPS confirme qu'il n'y a aucun conflit d'intérêts entre la défense nationale et l'exploitation civile de l'aérodrome.

³ Tout changement d'affectation des constructions et des installations existantes et toute modification des constructions sont soumis à la procédure d'approbation des plans.

⁴ L'OFAC applique les procédures prévues aux art. 36*d* et 37*d* LA quelles que soient l'ampleur et les conséquences du changement d'affectation.

Chapitre 3 ...**Art. 32 à 35**⁵⁶**Chapitre 4** **Lutte contre le bruit****Section 1** **Dispositions générales****Art. 36** Niveaux de vol

Le contrôle de la circulation aérienne attribue les niveaux de vol de manière à éviter le plus possible les nuisances dues au bruit, surtout la nuit. Ce faisant, il tient compte de la sécurité de l'aviation et des flux du trafic.

Art. 37 Dimanches et jours fériés

Le règlement d'exploitation peut prévoir des restrictions applicables les dimanches et jours fériés aux vols autour de l'aérodrome, aux vols de remorquage, de contrôle et de plaisance ainsi qu'aux vols de largage de parachutistes.

Art. 38 Vols de plaisance

¹ Le règlement d'exploitation peut prescrire une durée minimale pour les vols de plaisance.

² Dans la mesure du possible, il y a lieu de fixer plusieurs trajectoires de vol à proximité de l'aérodrome. Elles doivent être empruntées alternativement.

⁵⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁵⁶ Abrogés par l'art. 50 de l'O du 25 avril 2012 sur les redevances aéroportuaires, avec effet au 1^{er} juin 2012 (RO 2012 2753).

Section 2 Réglementation applicable aux vols de nuit

Art. 39⁵⁷ Principes

¹ Les décollages et les atterrissages de vols non commerciaux sont interdits entre 22 heures et 6 heures.

² Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sont restreints entre 22 heures et 6 heures selon les prescriptions des art. 39a et 39b.

³ Les entreprises de transport aérien planifient avec une grande retenue les vols entre 22 heures et 6 heures.

⁴ Le nombre des décollages et des atterrissages effectués entre 22 heures et 6 heures ainsi que les types d'avions utilisés doivent figurer dans la statistique des aéro-dromes.

Art. 39a⁵⁸ Restrictions pour des vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich

¹ Les décollages sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 24 heures:
 1. pour les vols commerciaux d'une distance de plus de 5000 km sans escale avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 98;
 2. pour les autres vols commerciaux avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 96;
- b. interdits entre 24 heures et 6 heures.

² Les atterrissages de vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 24 heures et après 5 heures;
- b. interdits entre 24 heures et 5 heures.

³ Les avions qui ont un retard sur l'horaire sont autorisés à décoller ou à atterrir jusqu'à 0 heure 30 au plus tard.

⁵⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

⁵⁸ Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000, en vigueur depuis le 1^{er} mai 2000 (RO 2000 1388).

Art. 39b⁵⁹ Restrictions pour les vols commerciaux sur les autres aérodromes

¹ Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sur les autres aéroports sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 23 heures avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 87;
- b. interdits entre 23 heures et 6 heures.

² Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sur les champs d'aviation sont interdits entre 22 heures et 6 heures.

Art. 39c⁶⁰ Indice de bruit déterminant

L'indice de bruit déterminant est la moyenne arithmétique des deux valeurs de certification acoustique d'un type d'avion, mesurées latéralement et au survol, calculée selon la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale, annexe 16, volume 1, chapitre 3⁶¹.

Art. 39d⁶² Dérégations

¹ Ne sont soumis à aucune restriction:

- a. les atterrissages de détresse;
- b. les décollages et les atterrissages liés à des vols de recherche et de sauvetage, des vols d'ambulance et de police, des vols de secours en cas de catastrophe;
- c. les décollages et les atterrissages d'aéronefs militaires suisses;
- d. les décollages et les atterrissages d'aéronefs d'Etat, autorisés par l'OFAC.

² L'exploitant de l'aérodrome peut accorder des dérogations aux prescriptions selon l'art. 39, al. 1 et 2, en cas d'événements exceptionnels imprévus. Il signale ces dérogations à l'OFAC.

³ L'OFAC peut autoriser temporairement des décollages et des atterrissages d'aéronefs entre 22 h et 6 h:

- a. après avoir entendu les cantons et les aérodromes concernés, afin de préserver des intérêts publics importants, par exemple en cas de catastrophes naturelles ou dans le but d'éviter des débordements violents;
- b. en vue de vols de mesure sur les aéroports nationaux de Genève et de Zurich, pour autant que ces vols ne puissent pas avoir lieu normalement durant l'exploitation diurne.⁶³

⁵⁹ Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000, en vigueur depuis le 1^{er} mai 2000 (RO 2000 1388).

⁶⁰ Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000, en vigueur depuis le 1^{er} mai 2000 (RO 2000 1388).

⁶¹ Ce document peut être obtenu auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne

⁶² Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

⁴ L'OFAC informe le public et l'Office fédéral de l'environnement des vols de nuit autorisés conformément à l'al. 3.⁶⁴

Section 3 ...

Art. 40 à 47⁶⁵

Titre 3 ...

Art. 48 et 49⁶⁶

Titre 4 Atterrissages en campagne

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 50 Autorisation d'atterrissage en campagne

¹ Sous réserve des articles 54 à 57, les atterrissages en campagne d'aéronefs nécessitent une autorisation, qui est accordée dans chaque cas particulier ou pour une durée déterminée. L'autorisation est délivrée par l'OFAC.

² L'autorisation d'atterrissage en campagne à des fins d'instruction n'est accordée que dans chaque cas particulier. Elle est délivrée par l'instructeur de vol.

³ L'OFAC n'est pas tenu de s'assurer que les places prévues pour les atterrissages en campagne sont utilisables. L'autorisation de manifestations publiques d'aviation en dehors des aérodromes est réservée.

⁴ L'OFAC peut édicter des directives sur l'utilisation des places d'atterrissage en campagne.

Art. 51 Cas particuliers

¹ Les atterrissages sur des étendues d'eau publiques ne sont autorisés que si le requérant prouve que l'autorité cantonale compétente ne soulève aucune objection.

⁶³ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO **2011** 1139).

⁶⁴ Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO **2011** 1139).

⁶⁵ Abrogée par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000, avec effet au 1^{er} mai 2000 (RO **2000** 1388).

⁶⁶ Abrogé par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, avec effet au 1^{er} mars 2000 (RO **2000** 703).

² Les atterrissages en campagne dans des enclaves douanières ne sont autorisés qu'après consultation de la Direction générale des douanes.

Art. 52 Prise en compte des zones d'habitation

L'autorisation est assortie d'instructions destinées à garantir la sécurité de l'aviation et à protéger les zones d'habitation. Les trajectoires et les hauteurs de vol sont fixées de telle sorte qu'aucune perturbation disproportionnée grave n'en résulte pour les zones d'habitation, les hôpitaux, les écoles et les établissements analogues.

Art. 53 Prise en compte de la protection de la nature

¹ L'OFAC participe, en collaboration avec l'Office fédéral de l'environnement⁶⁷, à l'élaboration de règles d'exploitation facultative applicables à certaines catégories d'aéronefs, afin de protéger la nature.

² Dans l'intérêt de la protection de la nature, le DETEC peut décréter pour certaines catégories d'aéronefs des restrictions d'atterrissage, de décollage et de survol dans des zones déterminées avec précision.⁶⁸

Chapitre 2 **Places d'atterrissage en montagne**

Art. 54 Désignation

¹ Les places d'atterrissage situées au-dessus de 1100 m d'altitude et utilisées à des fins d'instruction, d'exercice et de sport, ou pour le transport de personnes à des fins touristiques, sont désignées comme places d'atterrissage en montagne par le DETEC, en accord avec le DDPS et les autorités cantonales compétentes.⁶⁹

² Avant de désigner les places, il y a lieu d'entendre la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage, le Club alpin suisse et les sociétés de développement intéressées.

³ Le nombre maximal des places d'atterrissage en montagne est fixé à 48. Les futurs aérodromes autorisés au-dessus de 1100 m d'altitude après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont compris dans ce chiffre pour autant qu'ils ne servent pas exclusivement au service d'apport.

⁶⁷ 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**).

⁶⁸ Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000 (RO **2000 703**).

⁶⁹ Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000 (RO **2000 703**).

Art. 55 Atterrissages en dehors des places d'atterrissage en montagne

¹ Des atterrissages à des fins d'instruction sont aussi autorisés en dehors des places d'atterrissage en montagne:

- a. jusqu'à une altitude de 2000 m;
- b. à une altitude supérieure à 2000 m, pour l'instruction des pilotes d'hélicoptère, dans des régions qui ont été désignées par le DETEC.

² De tels atterrissages ne peuvent être effectués que par les élèves-pilotes remplissant les conditions fixées par le DETEC dans le règlement du 25 mars 1975⁷⁰ concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique (RPN). Il n'est pas permis d'emmener des passagers contre rémunération.

³ Pour perfectionner l'instruction des personnes au service d'organisations de sauvetage, l'OFAC peut autoriser des atterrissages en dehors des places d'atterrissage en montagne pour une période déterminée. Lors de ces vols, seules peuvent être emmenées les personnes qui sont formées de manière à pouvoir collaborer à des opérations de secours.

Chapitre 3 Exceptions et droits réservés**Art. 56** Opérations de secours

¹ Les atterrissages en campagne pour des opérations de secours, notamment à des fins de recherches et de sauvetage, peuvent être effectués sans autorisation de l'OFAC.

² Les terrains d'atterrissage à proximité des hôpitaux sont considérés comme des places d'atterrissage en campagne destinées aux opérations de secours. Ils peuvent être aménagés et utilisés sans autorisation de l'OFAC. Celui-ci peut édicter des directives sur la construction et l'utilisation de tels terrains.

Art. 57 Exceptions pour certains aéronefs

Ne sont pas soumis à autorisation:

- a. les atterrissages de planeurs;
- b. les ascensions et atterrissages de ballons libres et de dirigeables avec occupants;
- c. les décollages et atterrissages de planeurs de pente ainsi que les sauts en parachute.

⁷⁰ RS 748.222.1

Art. 58 Droits privés réservés

Sont réservés les droits qu'ont les personnes qui ont des droits sur un bien-fonds de se défendre contre les atteintes à leur possession et de demander réparation des dommages.

Titre 5⁷¹ Données de terrain et d'obstacles⁷²**Chapitre 1⁷³ Dispositions générales****Art. 58a** Primauté du droit de la géoinformation

¹ Les dispositions du présent titre s'appliquent à moins que la législation en matière de géoinformation n'en dispose autrement.

Art. 58b Compétences

¹ L'OFAC tient à jour un registre des obstacles annoncés ou définis comme tels.

² Il peut sous-traiter la mise à jour et la gestion des données d'obstacles. Il surveille l'exécution de ces activités.

³ L'Office fédéral de la topographie saisit, met à jour et gère les données de terrain.

⁴ L'OFAC peut conclure, avec des autorités étrangères, des accords concernant la saisie, la collecte, la tenue à jour et la gestion des données de terrain et d'obstacles au-dessous des TMA transfrontalières ou dans un rayon de 45 km autour du point de référence des aérodromes IFR (zone 2 conformément à l'annexe 15 de l'OACI⁷⁴). L'Office fédéral de la topographie doit être associé aux négociations pour autant que le terrain soit touché.

Art. 59 Service cantonal d'annonce

Les cantons désignent les services cantonaux chargés de recevoir les annonces concernant les obstacles, de procéder à leur examen formel et de les transmettre à l'OFAC.

Art. 60 Devoir de coopération

Les autorités cantonales et communales, les propriétaires d'obstacles et les exploitants d'aérodromes apportent leur appui à l'OFAC ou au sous-traitant qu'il a mandaté, et mettent à leur disposition tous les documents et renseignements requis.

⁷¹ Anciennement avant l'art. 59

⁷² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

⁷³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

⁷⁴ RS 0.748.0

Art. 61 Publication

¹ L'OFAC peut publier des données, des informations et des publications relatives aux obstacles à la navigation aérienne.

² Il peut confier la publication à des tiers; dans ce cas, il surveille l'exécution de ces activités.

Art. 62 Cadastre des surfaces de limitation d'obstacles

¹ L'exploitant de l'aérodrome établit un projet de cadastre des surfaces de limitation d'obstacles et demande à l'OFAC de le mettre en vigueur.

² L'OFAC transmet le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles aux cantons et aux communes. Ces derniers tiennent compte du cadastre dans leur règlement d'affectation, désignent les objets soumis à autorisation conformément à l'art. 63 et informent leurs propriétaires et le service cantonal d'annonce.⁷⁵

³ L'exploitant de l'aérodrome réexamine périodiquement le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles, transmet les résultats de son examen à l'OFAC et propose à ce dernier les modifications nécessaires. Ce réexamen a lieu au moins tous les cinq ans sur les aérodromes IFR, au moins tous les dix ans sur les autres aérodromes.

⁴ Le DETEC peut régler les détails.

Art. 62a Cadastre des surfaces de collecte de données

¹ L'OFAC définit le cadastre des surfaces de collecte de données. Il le transmet aux cantons et aux communes concernés.

² Les cantons et les communes tiennent compte du cadastre dans leur règlement d'affectation.⁷⁶

Chapitre 2**Obligation de solliciter une autorisation et obligation d'annoncer⁷⁷****Art. 62b⁷⁸** Modification du terrain sur les aérodromes IFR

¹ L'exploitant d'un aérodrome IFR annonce sans délai à l'Office fédéral de la topographie toute modification significative du terrain de l'aérodrome en transmettant les

⁷⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁷⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁷⁷ Anciennement avant l'art. 63. Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁷⁸ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

données de mesure correspondantes (zones 3 et 4 conformément à l'annexe 15 de l'OACI⁷⁹).

² Il procède à ses frais à la campagne de levé du terrain modifié conformément à l'annexe 15 de l'OACI.

Art. 63⁸⁰ Construction et modification d'obstacles

Le propriétaire doit solliciter l'autorisation de l'OFAC pour construire ou modifier des bâtiments, des installations et des plantations si l'objet:

- a. atteint une hauteur ou se situe à une distance du sol de 60 m ou plus dans une zone construite;
- b. atteint une hauteur ou se situe à une distance du sol de 25 m ou plus dans une autre zone qu'une zone construite, ou
- c. perce une surface déterminante du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles.

Art. 64⁸¹ Demande

¹ Le propriétaire adresse sa demande d'autorisation à l'OFAC par l'intermédiaire du service cantonal d'annonce. Il y joint au moins les documents et les renseignements suivants:

- a. les coordonnées du propriétaire;
- b. la description de l'objet;
- c. la date prévue de la construction;
- d. pour les objets temporaires: la date prévue du démantèlement;
- e. les coordonnées géographiques et altitude de l'objet; pour les câbles et les installations à câbles, ces données doivent être indiquées pour chaque mât;
- f. les dimensions de l'objet (longueur, largeur, hauteur);
- g. le plan de situation au 1:25 000;
- h. pour les câbles et les installations à câbles: le profil en long;
- i. pour les autres installations: le plan et le profil en travers;
- j. l'autorisation de construire, si elle a été délivrée.

² Dans des cas particuliers, l'OFAC peut allonger et préciser la liste des documents à fournir.

³ Il peut mettre en place une plate-forme électronique pour le dépôt des demandes.

⁷⁹ RS 0.748.0

⁸⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁸¹ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

Art. 65 Aliénation ou suppression d'obstacles

¹ Le propriétaire d'un obstacle doit informer directement l'OFAC de l'aliénation ou de la suppression de cet obstacle.

² Les obstacles mis en place pour une période déterminée doivent être enlevés dans les délais impartis et leur démontage annoncé.

Chapitre 3 Traitement**Art. 66**⁸² Examen et décision

¹ L'OFAC détermine par voie de décision, en accord avec le DDPS: ⁸³

- a. si le bâtiment, l'installation ou la plantation constitue un obstacle;
- b. si le bâtiment, l'installation ou la plantation peut être érigé ou modifié;
- c. s'il y a lieu de procéder au levé et les exigences que celui-ci doit satisfaire;
- d. si des mesures de sécurité doivent être prises, et le cas échéant lesquelles, en faveur de l'aviation (modification du projet, publication, marquage, balisage, etc.).

^{1bis} L'OFAC notifie sa décision au propriétaire dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Il adresse une copie au service cantonal d'annonce. ⁸⁴

^{1ter} L'OFAC peut limiter la durée de validité de l'autorisation. Toute demande de prorogation doit être adressée à l'OFAC, par l'intermédiaire du service cantonal d'annonce, au moins 30 jours avant l'expiration de la période de validité. Dans le cas des autorisations dont la durée de validité est indéterminée, l'OFAC vérifie régulièrement le respect des conditions de l'autorisation et décrète si nécessaire des obligations supplémentaires. ⁸⁵

² L'OFAC transmet au service cantonal d'annonce une copie de la décision.

³ L'édification ou la modification d'un obstacle à la navigation aérienne ne doit pas commencer avant l'entrée en vigueur de la décision de l'OFAC. L'OFAC peut accorder une dérogation dans les cas d'urgence, s'il s'agit d'une construction, d'une installation ou d'une plantation temporaire.

⁴ ...⁸⁶

⁸² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO **2008** 595).

⁸³ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO **2011** 1139).

⁸⁴ Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO **2011** 1139).

⁸⁵ Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO **2011** 1139).

⁸⁶ Abrogé par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, avec effet au 1^{er} avril 2011 (RO **2011** 1139).

Art. 66a⁸⁷ Processus de levé

Le DETEC peut régler les détails du processus de levé. Il peut en particulier définir les exigences de qualité des données collectées par les propriétaires d'obstacle et les exploitants d'aérodromes IFR.

Art. 66b⁸⁸ Levé sur les aérodromes IFR

L'exploitant d'un aérodrome IFR procède à ses frais à la campagne de levé de tous les obstacles à la navigation situés aux abords des pistes et des voies de circulation (zone 3 conformément à l'annexe 15 de l'OACI⁸⁹).

Art. 67 Adaptation d'installations

¹ L'OFAC ordonne l'adaptation d'un bâtiment, d'une installation ou d'une plantation s'il apparaît après coup que ceux-ci représentent un obstacle.

² Si une suppression totale ou partielle de l'installation est nécessaire, le DETEC peut exercer le droit d'expropriation ou le conférer à des tiers.

Art. 68⁹⁰ Obstacles désaffectés

Les obstacles, notamment les cheminées, les installations à câbles, les conduites, les antennes, les câbles et les fils, qui ne sont plus utilisés doivent être enlevés dans l'année suivant la date de leur désaffectation, et leur démontage doit être annoncé par écrit à l'OFAC, avec copie au service cantonal d'annonce.

Art. 69 Entretien

Le propriétaire d'un obstacle est responsable de l'état irréprochable du marquage prescrit et du bon fonctionnement du balisage lumineux.

Art. 70⁹¹ Frais

¹ Les frais de levé, de marquage, de balisage et d'entretien des obstacles ainsi que les frais de démontage des installations désaffectées sont à la charge du propriétaire.

² La réglementation particulière concernant les aérodromes IFR demeure réservée (art. 66b).

87 Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

88 Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

89 RS 0.748.0

90 Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

91 Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

Chapitre 4 Zones de sécurité

Art. 71 Etablissement

¹ Une zone de sécurité doit être établie pour chaque aéroport. Pour les installations de navigation aérienne et les trajectoires de vol, l'OFAC décide dans chaque cas si une zone de sécurité est nécessaire.

² Le plan de la zone de sécurité est établi:

- a. pour un aéroport, par son exploitant;
- b. pour un aérodrome situé à l'étranger, une installation de navigation aérienne ou une trajectoire de vol, par l'OFAC.

³ Le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles est déterminant pour établir la zone de sécurité.⁹²

Art. 72 Plan de la zone de sécurité

La zone de sécurité doit être représentée dans un plan de zone indiquant les restrictions de la propriété en surface et en hauteur.

Art. 73 Procédure

¹ Le plan de la zone de sécurité est mis à l'enquête dans les communes avec un délai d'opposition de 30 jours:

- a. pour un aéroport, par son exploitant;
- b. pour un aérodrome situé à l'étranger, une installation de navigation aérienne ou une trajectoire de vol, par l'OFAC.

² Dès l'instant de la mise à l'enquête, nul ne peut plus disposer, sans obtenir l'accord du requérant, d'un bien-fonds grevé par un plan de zone.

³ Des séances de conciliation ont lieu en cas d'opposition. Lorsqu'aucune entente n'est possible, le DETEC tranche.

⁴ Le DETEC approuve le plan de la zone de sécurité soumis par l'exploitant de l'aéroport ou par l'OFAC.

⁵ Le plan de la zone de sécurité qui est approuvé entre en force par sa publication dans les organes officiels cantonaux.

⁹² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

Titre 5a⁹³ Disposition pénale**Art 73a**

Est puni conformément à l'art. 91, al. 1, let. i, LA quiconque:

- a. enfreint l'une des obligations prévues par les dispositions suivantes: art. 23a, al. 3, 2^e et 3^e phrases, 28, al. 3, 29f, 29g, al. 3 et 5, 2^e phrase, 31, al. 1, 39, al. 1 et 2, 39a, 39b, 39d, al. 2, 2^e phrase, 50, al. 1, 1^{re} phrase, 63, 65, 66, al. 3, 68 et 73, al. 2;
- b. en tant qu'employé du service du contrôle de la circulation aérienne ou en tant que chef d'aérodrome, ordonne des dérogations aux procédures opérationnelles publiées sans que cela soit motivé par des circonstances particulières (art. 27);
- c. en tant que chef d'aérodrome, ne prend pas toutes les dispositions que l'on peut attendre de lui en vue du respect des prescriptions visées à l'art. 29d, al. 1;
- d. en tant qu'employé du service du contrôle de la circulation aérienne ou en tant que chef d'aérodrome, autorise des mouvements d'aéronefs interdits par le règlement d'exploitation applicable visé à l'art. 23;
- e. procède ou fait procéder, sans approbation des plans, à la modification ou au changement d'affectation des infrastructures d'un aérodrome ou des installations de navigation aériennes (art. 27a et 31, al. 3);
- f. ignore les instructions du chef d'aérodrome visant à assurer la sécurité des personnes ou des biens.

Titre 6 Dispositions finales**Art. 74** Modification du droit en vigueur

...⁹⁴

Art. 74a⁹⁵ Dispositions transitoires

¹ Les procédures de concession, d'autorisation ou d'approbation en cours d'examen lors de l'entrée en vigueur de la présente modification sont régies par le nouveau droit.

⁹³ Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

⁹⁴ La mod. peut être consultée au RO 1994 3050.

⁹⁵ Introduit par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la LF sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000 (RO 2000 703).

² Le règlement d'exploitation devra être réexaminé intégralement lorsque les concessions d'exploitation des aéroports nationaux (Genève et Zurich) seront renouvelées pour la première fois en 2001. Un examen de l'impact sur l'environnement devra être effectué.

Art. 74b⁹⁶ Dispositions transitoires relatives à la modification du
13 février 2008

¹ Les aéroports de Zurich, Genève, Berne, Saint-Gall Altenrhein, Sion et Lugano sont tenus de satisfaire d'ici au 31 décembre 2009 au plus tard aux exigences de la section 1.4 de l'annexe 14 de l'OACI⁹⁷. Les autres aéroports ont jusqu'au 31 décembre 2012 au plus tard pour s'y conformer.

² L'obligation d'annoncer et l'obligation de levé auxquelles sont soumis les exploitants d'aéroports IFR conformément l'art. 62b s'appliqueront à la zone 4 visée à l'annexe 15 de l'OACI à compter du 1^{er} novembre 2008 et à la zone 3 à compter du 1^{er} novembre 2010.

³ Les propriétaires pourront être tenus de procéder au levé des obstacles sur tout le territoire de la Confédération suisse à partir du 1^{er} novembre 2008 (zone 1 selon l'annexe 15 de l'OACI). Le levé au-dessous des TMA ou dans un rayon de 45 km autour du point de référence des aéroports IFR (zone 2 conformément à l'annexe 15 de l'OACI) pourra être ordonné à partir du 1^{er} novembre 2010.

⁴ L'obligation de levé des obstacles à la navigation aérienne en cas de construction ou de modification d'obstacles aux abords des pistes ou des voies de circulation (zone 3 conformément à l'annexe 15 de l'OACI), à laquelle sont soumis les exploitants d'aéroports conformément l'art. 66b, s'appliquera à partir du 1^{er} novembre 2010. Les obstacles érigés avant cette date doivent également faire l'objet d'ici au 1^{er} novembre 2010 d'un levé conformément aux nouvelles exigences.

Art. 74c⁹⁸ Dispositions transitoires relatives à la modification du 4 mars 2011

¹ Les procédures en cours lors de l'entrée en vigueur de la modification du 4 mars 2011 de la présente ordonnance sont régies par le nouveau droit.

² Les avis du canton et des services fédéraux concernés ainsi qu'une mise à l'enquête publique doivent dans tous les cas être sollicités dans le cadre de la procédure de changement d'affectation des anciens aéroports militaires.

Art. 75 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

⁹⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

⁹⁷ RS 0.748.0

⁹⁸ Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1139).

Disposition finale de la modification du 12 avril 2000⁹⁹

⁹⁹ RO **2000** 1388. Abrogée par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, avec effet au 1^{er} avril 2011 (RO **2011** 1139).

*Annexe*¹⁰⁰
(art. 29b)

Services d'assistance en escale

Les articles auxquels il est fait référence dans la présente annexe sont ceux de la directive 96/67/CE

1. L'entité gestionnaire au sens de l'art. 2, let. c, est l'exploitant de l'aéroport.
2. L'exploitant de l'aéroport doit proposer un vérificateur indépendant au sens de l'art. 4, al. 2, à l'OFAC, qui décide si ce mandat peut lui être attribué.
3. Chaque exploitant d'un aéroport visé par la directive veille à l'établissement d'un comité des usagers au sens de l'art. 5.
4. L'exploitant de l'aéroport peut prévoir dans le règlement d'exploitation une restriction du nombre des prestataires de services conformément à l'art. 6, al. 2.
5. L'exploitant de l'aéroport peut prévoir dans le règlement d'exploitation une restriction du nombre des usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance conformément à l'art. 7, al. 2.
6. Si l'exploitant de l'aéroport décide d'en réserver la gestion à une seule entité conformément à l'art. 8, il doit inclure la liste des infrastructures centralisées et en réglementer la gestion dans le règlement d'exploitation.
7. L'exploitant de l'aéroport peut prévoir dans le règlement d'exploitation des dérogations au sens de l'art. 9. Leur notification à la Commission européenne et leur publication en Suisse au sens de l'art. 9, par. 3, incombe à l'OFAC.
8. Lorsque le nombre des prestataires de services est limité, l'exploitant de l'aéroport doit prévoir dans le règlement d'exploitation une procédure de sélection conformément à l'art. 11.
9. Sur proposition de l'exploitant de l'aéroport, l'OFAC peut, conformément à l'art. 15, interdire à un prestataire de services ou à un usager de se livrer à sa prestation ou à l'auto-assistance, ou imposer certaines obligations de service public.
10. L'exploitant de l'aéroport doit assurer l'accès aux installations aéroportuaires conformément à l'art. 16.
11. Les décisions de l'exploitant de l'aéroport selon les art. 7, par. 2, 11 et 16 peuvent, conformément à l'art. 21, être soumises à l'OFAC, qui rend une décision formelle.

¹⁰⁰ Introduite par le ch. II de l'O du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1^{er} juin 2002 (RO 2002 1186).