

# Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA)

du 23 novembre 1994 (Etat le 23 avril 2020)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 3, al. 3, 6a, 8, al. 2 et 6, 12, al. 1 et 2, 36, al. 1, 38, al.1, 40, al. 1, 41, al. 3 et 4, 41a, 42, al. 1, 1<sup>bis</sup> et 2, 106, al. 2 et 111

de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)<sup>1,2</sup>

*arrête:*

## **Titre 1      Dispositions générales**

### **Art. 1      Objet**

La présente ordonnance régit la construction des infrastructures aéronautiques (aéro-dromes et installations de navigation aérienne) et l'exploitation des aéro-dromes. Elle comprend en outre les dispositions applicables aux atterrissages en campagne<sup>3</sup> et aux obstacles.

### **Art. 2<sup>4</sup>      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. à d.<sup>5</sup> ...
- 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;

RO 1994 3050

<sup>1</sup> RS 748.0

<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>3</sup> S'agissant des atterrissages en campagne voir aussi l'O du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RS 748.132.3).

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

<sup>5</sup> Abrogées par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

- g.<sup>6</sup> *partie Infrastructure aviation du plan sectoriel des transports*: le plan sectoriel, au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire<sup>7</sup>, 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.<sup>8</sup> *installations de navigation aérienne*: installations destinées à la fourniture de services de navigation aérienne et comprenant en particulier les installations de communication, de navigation et de surveillance;
- k.<sup>9</sup> *obstacles*: les constructions, les installations et les plantes, y compris les objets temporaires, qui pourraient gêner, mettre en danger ou empêcher la circulation des aéronefs ou l'exploitation des installations de navigation aérienne;
- 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 internationale<sup>10</sup>;
- n.<sup>11</sup> ...
- o. *aérodrome IFR*: un aérodrome permettant le décollage et l'atterrissage selon les règles de vol aux instruments (Instrument Flight Rules);
- p. et q.<sup>12</sup> ...
- r. *place d'atterrissage en montagne*: une place d'atterrissage spécialement désignée se situant à plus de 1100 m d'altitude.

<sup>6</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>7</sup> RS 700

<sup>8</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>10</sup> RS 0.748.0

<sup>11</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>12</sup> Abrogées par l'annexe ch. 5 de l'O du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne, avec effet au 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO 2014 1339).

**Art. 3**<sup>13</sup> Exigences spécifiques de l'aviation

<sup>1</sup> 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, lors des décollages et des atterrissages ainsi que lors des approches et des départs.

<sup>2</sup> Les normes et les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14, 15 et 19 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale<sup>14</sup> (Convention de Chicago), 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.

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

<sup>4</sup> Les normes et les recommandations de l'OACI, 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 italien<sup>15</sup>.

**Art. 3a**<sup>16</sup> Partie Infrastructure aviation du plan sectoriel des transports

<sup>1</sup> La partie Infrastructure aviation du plan sectoriel des transports (PSIA) fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse. Les concessionnaires des aéroports et les exploitants des installations de navigation aérienne doivent adapter leur planification aux objectifs et exigences du PSIA.

<sup>2</sup> Le PSIA 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.

<sup>13</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>14</sup> RS 0.748.0

<sup>15</sup> Ces documents peuvent être commandés ou obtenus par abonnement auprès de l'OACI.

<sup>16</sup> 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 (RO 2000 703). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

**Art. 3b**<sup>17</sup> Surveillance par l'OFAC

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>2bis</sup> 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.<sup>18</sup>

<sup>3</sup> 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 civile<sup>19</sup>.

**Titre 2 Aérodrômes****Chapitre 1**<sup>20</sup> **Exploitation et construction****Section 1 Dispositions communes****Art. 4** Publication de la demande et coordination

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>17</sup> 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<sup>er</sup> mars 2000 (RO 2000 703).

<sup>18</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>19</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'OFAC (RS 748.112.11).

<sup>20</sup> 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<sup>er</sup> mars 2000 (RO 2000 703).

**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. 8<sup>21</sup>** Préparation des vols: tâches de l'exploitant d'aérodrome

<sup>1</sup> Les exploitants des aérodromes spécifiés ci-dessous installent, exploitent et entretiennent sur leur aérodrome un système basé sur Internet permettant d'utiliser une application d'aide à la préparation des vols et une liaison téléphonique avec le service d'information aéronautique:

- a. aérodromes enregistrant par année civile plus de 2000 mouvements d'aéronefs exploités selon les règles de vol aux instruments;
- b. aérodromes dotés de services de navigation aérienne locaux;
- c. aérodromes enregistrant par année civile plus de 10 000 mouvements d'aéronefs.

<sup>2</sup> Les exploitants des aérodromes spécifiés ci-dessous mettent à disposition un accès Internet pour l'utilisation de l'application d'aide à la préparation des vols et une liaison téléphonique avec le service d'information aéronautique:

- a. aérodromes enregistrant par année civile au plus 2000 mouvements d'aéronefs exploités selon les règles de vol aux instruments;
- b. aérodromes enregistrant par année civile entre 4000 et 10 000 mouvements d'aéronefs.

<sup>3</sup> En cas de perturbation de l'exploitation, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'aviser immédiatement le prestataire de l'application d'aide à la préparation des vols et d'éliminer la perturbation dès que possible.

<sup>4</sup> L'exploitant d'aérodrome indemnise le prestataire de l'application d'aide à la préparation des vols pour les services d'assistance.

<sup>21</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

**Art. 9** Examen spécifique à l'aviation

<sup>1</sup> 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.<sup>22</sup>

<sup>2</sup> 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 (*Aeronautical Information Publication; AIP*)<sup>23, 24</sup>

**Art. 9a<sup>25</sup>** Obligation de collecter et de fournir des données

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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 la disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle.

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

<sup>22</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

<sup>23</sup> Ces documents peuvent être obtenus contre paiement auprès de Skyguide (aipversand@skyguide.ch) ou consultés gratuitement auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne, AIP-Services, 8602 Wangen b. Dübendorf; [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch) > Service > Aeronautical Information Management.

<sup>24</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

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

**Art. 11** Demande

<sup>1</sup> 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 (DETEC<sup>26</sup>) 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.<sup>27</sup> démontrer que le requérant dispose des connaissances, aptitudes et moyens 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.<sup>28</sup> comprendre le règlement d'exploitation ainsi que les documents visés à l'art. 24.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

**Art. 13** Durée

La concession est octroyée pour une durée de:

- a. 50 ans pour les aéroports nationaux;

<sup>26</sup> Nouvelle expression selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

<sup>27</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>28</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

- b. 30 ans pour les aéroports régionaux.

**Art. 14** Transfert et renouvellement

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

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> L'OFAC perd son droit de soulever des objections s'il ne se prononce pas sur le transfert dans un délai de 30 jours.<sup>29</sup>

**Art. 16** Retrait

<sup>1</sup> 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.

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

**Section 3 Autorisation d'exploitation**

**Art. 17** Contenu

<sup>1</sup> L'autorisation d'exploitation comprend:

- a. le droit d'exploiter un champ d'aviation conformément aux objectifs et aux exigences du PSIA;

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



- 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.

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

**Art. 18<sup>30</sup>** 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. démontrer que le requérant dispose des connaissances, aptitudes et moyens pour exploiter un champ d'aviation en respectant les obligations découlant de la loi, de l'autorisation et du règlement d'exploitation;
- c. comprendre le règlement d'exploitation ainsi que les documents visés à l'art. 24.

**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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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'explo-

<sup>30</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

tation sont programmées ou escomptées. Les modifications du règlement visées à l'art. 26 sont réservées.

#### **Art 22**            Modification et retrait

<sup>1</sup> 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;
- e.<sup>31</sup> il n'est pas fait usage de l'autorisation pendant dix ans.

<sup>2</sup> 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.<sup>32</sup> les services d'assistance en escale.

<sup>31</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>32</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002 (RO 2002 1186).

**Art. 23a**<sup>33</sup> Certification conformément à la législation de l'UE

<sup>1</sup> Les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 216/2008<sup>34</sup> sont certifiés par l'OFAC conformément aux exigences du règlement (UE) n° 139/2014<sup>35</sup>. La certification porte sur l'organisation, l'exploitation et l'infrastructure.

<sup>2</sup> Le certificat est délivré pour une durée indéterminée. L'OFAC vérifie périodiquement le respect des conditions de validité du certificat conformément au règlement (UE) n° 139/2014, en appliquant le principe de la surveillance basée sur les risques et les performances. Le certificat peut être révoqué lorsque ces conditions ne sont pas remplies.

<sup>3</sup> Les domaines qui ne relèvent pas du règlement (UE) n° 139/2014 sont régis par les réglementations de l'OACI visées à l'art. 23b.

**Art. 23b**<sup>36</sup> Certification conforme aux réglementations de l'OACI<sup>37</sup>

<sup>1</sup> Pour autant que l'art. 23a ne s'applique pas dans leur cas, les aéroports et l'aérodrome de Saint-Gall Altenrhein sont certifiés par l'OFAC conformément aux exigences de l'annexe 14 de la Convention de Chicago<sup>38</sup>, vol. I et II, des documents de l'OACI «Doc 9774 Manuel sur la certification des aérodromes», «Doc 9859 Manuel de gestion de la sécurité» et «Doc 9981 PANS-Aerodromes» et de l'annexe 19 de la Convention de Chicago. La certification porte sur l'organisation, l'exploitation et l'infrastructure.

<sup>2</sup> Le certificat est délivré pour une durée indéterminée. L'OFAC vérifie périodiquement le respect des conditions de validité du certificat conformément au document de l'OACI «Doc 9981 PANS-Aerodromes» en appliquant le principe de la surveillance basée sur les risques et les performances. Le certificat peut être révoqué lorsque ces conditions ne sont pas remplies.

<sup>33</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008 (RO 2008 595). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>34</sup> Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, dans la version qui lie la Suisse en vertu de l'annexe ch. 3 de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (RS 0.748.127.192.68).

<sup>35</sup> Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, dans la version qui lie la Suisse en vertu de l'annexe ch. 3 de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien.

<sup>36</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>37</sup> Les documents pertinents peuvent être consultés auprès de l'OFAC en français et en anglais. Ils peuvent également être commandés ou obtenus par abonnement auprès de l'OACI.

<sup>38</sup> RS 0.748.0

**Art. 23**<sup>39</sup> Certificat suisse basé sur le droit de l'UE

<sup>1</sup> L'OFAC peut délivrer un certificat suisse conforme aux exigences du règlement (UE) n° 139/2014<sup>40</sup> aux aéroports et à l'aérodrome de Saint-Gall Altenrhein soumis à l'art. 23b, lorsqu'ils en font la demande et que leur trafic annuel (vols de ligne et vols charters) a dépassé 10 000 passagers au cours des trois années consécutives précédant le dépôt de ladite demande. La certification porte sur l'organisation, l'exploitation et l'infrastructure.

<sup>2</sup> Le certificat est délivré pour une durée indéterminée. L'OFAC vérifie périodiquement le respect des conditions de validité du certificat par analogie au règlement (UE) n° 139/2014 en appliquant le principe de la surveillance basée sur les risques et les performances. Le certificat peut être révoqué lorsque ces conditions ne sont pas remplies.

<sup>3</sup> Les domaines qui ne peuvent être réglementés par analogie au règlement (UE) n° 139/2014 sont régis par les réglementations de l'OACI visées à l'art. 23b.

**Art. 24**<sup>41</sup> Demande

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

- a. le règlement ou ses modifications accompagnés des motifs et commentaires;
- b. la description des effets du règlement ou de sa modification sur l'exploitation, l'aménagement du territoire et l'environnement; pour les modifications soumises à l'étude de l'impact sur l'environnement, elle doit comprendre le rapport d'impact correspondant;
- c. en cas d'effets sur l'exploitation de l'aérodrome: la démonstration 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;
- d. 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 bruit<sup>42</sup>;
- e. dans le cas des aéroports: les projets visant à modifier les zones de sécurité;
- f. les projets de documents devant être publiés dans l'AIP.

<sup>39</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO **2018** 3849).

<sup>40</sup> Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, dans la version qui lie la Suisse en vertu de l'annexe ch. 3 de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (RS **0.748.127.192.68**).

<sup>41</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO **2018** 3849).

<sup>42</sup> RS **814.41**

**Art. 25** Conditions d'approbation

<sup>1</sup> Le règlement d'exploitation ou ses modifications sont approuvés lorsque:<sup>43</sup>

- a.<sup>44</sup> les décisions du PSIA sont respectées;
- 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.<sup>45</sup> ...
- e.<sup>46</sup> 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.<sup>47</sup> les exigences des art. 23a, 23b ou 23c sont remplies.

<sup>2</sup> Une fois approuvé, le règlement d'exploitation a force obligatoire.<sup>48</sup>

**Art. 25a**<sup>49</sup> Publication

<sup>1</sup> 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.

**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. 27**<sup>50</sup> Drogations 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

<sup>43</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>44</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>45</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>46</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>47</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008 (RO 2008 595). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>48</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>49</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>50</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

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. 27a<sup>51</sup> Licéité des modifications des constructions

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> L'art. 28 est réservé.

### Art. 27a<sup>bis</sup> <sup>52</sup> Demande

<sup>1</sup> 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. la description du projet;
- b. une déclaration de consentement du propriétaire foncier;
- c. les plans suivants:
  1. le plan de l'aérodrome, sur lequel sera reporté l'emplacement du projet,
  2. le plan de situation du projet,
  3. les plans des étages et des façades et, au besoin, des plans en coupe;
- d. tous les plans, documents et formulaires qui, selon l'usage local, sont nécessaires à l'évaluation, les prescriptions cantonales concernant la présentation des demandes de construction étant prises en considération dans la mesure où elles sont compatibles avec les particularités de l'installation d'aérodrome;
- e. la description des effets du projet sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement et, pour les projets soumis à l'étude de l'impact sur l'environnement, le rapport d'impact;
- f. 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 bruit<sup>53</sup>;
- g. les données concernant les effets du projet sur l'exploitation de l'aérodrome;
- h. la démonstration que les exigences de la sécurité de l'aviation sont remplies;

<sup>51</sup> Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

<sup>52</sup> Anciennement art. 27a.

<sup>53</sup> RS 814.41

- i. les modifications éventuelles du règlement d'exploitation qui sont en relation avec le projet, ainsi que les documents visés à l'art. 24;
- j. le cas échéant, les motifs s'il est prévu de renoncer au marquage sur le terrain;
- k. les données indiquant la façon dont les exigences découlant des autres dispositions fédérales et cantonales applicables sont remplies.<sup>54</sup>

<sup>2</sup> 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'expropriation<sup>55</sup>.

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

#### **Art. 27<sup>ater</sup>** <sup>56</sup> Examen préliminaire

<sup>1</sup> Les projets de construction ou de modification de constructions peuvent être soumis à l'OFAC pour un examen préliminaire. L'étendue de cet examen est fonction des documents remis. Ces derniers comprennent par exemple:

- a. la description sommaire du projet;
- b. les plans suivants:
  - 1. le plan de l'aérodrome sur lequel sera reporté l'emplacement du projet,
  - 2. le plan de situation du projet,
  - 3. les plans des étages et des façades et si besoin des plans en coupe;
- c. la description sommaire des effets du projet sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement;
- d. les données concernant les effets du projet sur l'exploitation de l'aérodrome;

<sup>54</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>55</sup> RS 711

<sup>56</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

- e. les données sur la manière dont les exigences en matière de sécurité de l'aviation seront remplies.

<sup>2</sup> L'OFAC communique le résultat de l'examen préliminaire au requérant.

**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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

**Art. 27d** Conditions d'approbation

<sup>1</sup> Les plans sont approuvés lorsque le projet:

- a.<sup>57</sup> satisfait aux décisions 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.

<sup>2</sup> 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;

<sup>57</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).



- 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 non soumis à approbation et installations annexes<sup>58</sup>

#### Art. 28 Projets de construction

<sup>1</sup> 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 900m<sup>2</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.<sup>59</sup>

<sup>3</sup> Tout projet doit être porté à la connaissance de l'OFAC au moins dix jours ouvrables avant le début des travaux.<sup>60</sup>

<sup>4</sup> 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 exa-

<sup>58</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>59</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

<sup>60</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

men, les dispositions relatives à la procédure simplifiée d'approbation des plans s'appliquent (art. 37i LA).<sup>61</sup>

<sup>5</sup> L'exploitant de l'aérodrome répond par ailleurs du respect des dispositions du droit fédéral.<sup>62</sup>

<sup>6</sup> 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.<sup>63</sup>

#### **Art. 29<sup>64</sup>** Installations annexes

<sup>1</sup> La procédure cantonale d'autorisation de construire ou, le cas échéant, la procédure fédérale d'approbation des plans prévue sont applicables aux installations annexes.<sup>65</sup>

<sup>2</sup> Le service cantonal compétent porte les demandes de construction à la connaissance de l'OFAC.

<sup>3</sup> 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.

### **Section 7<sup>66</sup> Services d'assistance en escale**

#### **Art. 29<sup>a67</sup>** Dispositions applicables

L'organisation et l'exploitation des services d'assistance en escale sont régies par la directive européenne 96/67/CE<sup>68</sup>.

<sup>61</sup> 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<sup>er</sup> avr. 2011 (RO **2011** 1139).

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

<sup>63</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO **2008** 595).

<sup>64</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO **2008** 595).

<sup>65</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO **2018** 3849).

<sup>66</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002 (RO **2002** 1186).

<sup>67</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO **2018** 3849).

<sup>68</sup> Directive européenne 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté dans la version qui lie la Suisse en vertu de l'annexe ch. 1 de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (RS **0.748.127.192.68**).

**Art. 29b** Réglementation de l'accès au marché

<sup>1</sup> L'exploitant d'un aérodrome régleme l'accès au marché des services d'assistance en escale dans le règlement d'exploitation en conformité avec la directive 96/67/CE<sup>69</sup> ainsi qu'avec l'annexe 1 de la présente ordonnance concernant lesdits services.<sup>70</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 8<sup>71</sup> Chef d'aérodrome****Art. 29c** Nomination, agrémentation et révocation

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

<sup>2</sup> L'OFAC délivre l'agrément lorsque la personne en question dispose des aptitudes et de la formation requises pour assurer ses tâches.<sup>72</sup>

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

<sup>4</sup> Le DETEC peut régler les détails.

**Art. 29d** Étendue de la responsabilité

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Il est l'interlocuteur de l'OFAC sur l'aérodrome dans ces domaines de responsabilité.

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

<sup>69</sup> Voir note relative à l'art. 29a.

<sup>70</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>71</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>72</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

**Art. 29e** Aspects organisationnels de l'aérodrome

<sup>1</sup> Le chef d'aérodrome règle l'organisation technique et opérationnelle de l'aérodrome.

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

<sup>3</sup> 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

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

<sup>2</sup> 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

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

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 défectuosité technique.

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

**Art. 29<sup>i</sup>** Licences et taxes

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Il prélève les taxes y afférentes conformément à l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile<sup>73</sup>.

**Chapitre 2<sup>74</sup> Utilisation civile d'aérodromes militaires****Art. 30<sup>75</sup>** Catégories d'utilisation des aérodromes militaires par l'aviation civile

<sup>1</sup> Un aérodrome militaire est réputé être fréquemment utilisé par l'aviation civile lorsque les mouvements d'aéronefs civils représentent plus de 10 % des mouvements d'aéronefs militaires ou plus de 1000 mouvements de vols à moteur par an. Le calcul se base sur la moyenne des mouvements d'aéronefs des trois dernières années civiles.

<sup>2</sup> Dans les autres cas, les aérodromes militaires sont réputés être utilisés occasionnellement par l'aviation civile.

**Art. 30<sup>a76</sup>** Constructions dédiées à l'utilisation des aérodromes militaires par l'aviation civile

<sup>1</sup> Les bâtiments construits, transformés ou réaffectés pour servir exclusivement ou principalement à l'utilisation civile d'un aérodrome militaire sont soumis aux règles concernant les aérodromes civils.

<sup>2</sup> L'approbation des plans est délivrée en accord avec le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS).

**Art. 30<sup>b77</sup>** Utilisation fréquente d'un aérodrome militaire par l'aviation civile

<sup>1</sup> L'utilisation fréquente d'un aérodrome militaire par l'aviation civile requiert un arrangement spécial entre la Confédération, représentée par le DDPS, et le co-utilisateur civil (exploitant d'aérodrome civil).

<sup>73</sup> RS 748.112.11

<sup>74</sup> 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<sup>er</sup> mars 2000 (RO 2000 703).

<sup>75</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>76</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>77</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>2</sup> L'exploitant d'aérodrome civil est tenu d'établir un règlement d'exploitation pour l'utilisation fréquente de l'aérodrome par l'aviation civile. Le règlement d'exploitation et toute modification ultérieure doivent être approuvés par l'OFAC, en accord avec le DDPS.

<sup>3</sup> Les dispositions relatives aux règlements d'exploitation des aérodromes civils sont applicables.

<sup>4</sup> Dans sa demande d'approbation du règlement d'exploitation, l'exploitant d'aérodrome civil expose à l'OFAC en quoi l'infrastructure militaire ne répond pas aux exigences civiles en matière d'infrastructure. En présence de non-conformités, l'exploitant d'aérodrome civil démontre que la sécurité de l'exploitation civile est malgré tout assurée.

**Art. 30**<sup>c78</sup> Utilisation occasionnelle d'un aérodrome militaire par l'aviation civile

<sup>1</sup> Les vols civils occasionnels requièrent le consentement du commandement de l'aérodrome concerné.

<sup>2</sup> La *Military Aviation Authority* (MAA) établit pour chaque aérodrome militaire les prérequis et conditions d'une utilisation occasionnelle après avoir entendu l'OFAC.

<sup>3</sup> Elle veille à ce que les principales prescriptions concernant l'utilisation des aérodromes militaires par l'aviation civile soient publiées dans l'AIP.

<sup>4</sup> Les Forces aériennes établissent chaque année la statistique des mouvements d'aéronefs civils et militaires de l'année précédente.

**Art. 31**<sup>79</sup> Changement d'affectation d'aérodromes militaires

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

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

<sup>78</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>79</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

## Chapitre 3 ...

Art. 32 à 35<sup>80</sup>

## 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

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

<sup>2</sup> 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.

### Section 2 Réglementation applicable aux vols de nuit

#### Art. 39<sup>81</sup> Principes

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

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

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

<sup>80</sup> Abrogés par l'art. 50 de l'O du 25 avr. 2012 sur les redevances aéroportuaires, avec effet au 1<sup>er</sup> juin 2012 (RO 2012 2753).

<sup>81</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).



<sup>4</sup> 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 aérodromes.

**Art. 39a<sup>82</sup>** Restrictions pour des vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

**Art. 39b<sup>83</sup>** Restrictions pour les vols commerciaux sur les autres aérodromes

<sup>1</sup> 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.

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

**Art. 39c<sup>84</sup>** 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

<sup>82</sup> Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avr. 2000, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2000 (RO 2000 1388).

<sup>83</sup> Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avr. 2000, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2000 (RO 2000 1388).

<sup>84</sup> Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avr. 2000, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2000 (RO 2000 1388).

selon la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale, annexe 16, volume 1, chapitre 3<sup>85</sup>.

### Art. 39<sup>d</sup><sup>86</sup> Dérogations

<sup>1</sup> 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'État, autorisés par l'OFAC.

<sup>2</sup> 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.

<sup>2bis</sup> Les exploitants des aéroports nationaux de Genève et de Zurich peuvent autoriser les vols d'approvisionnement et de rapatriement qui sont nécessaires pour maîtriser la pandémie de COVID-19 et ses conséquences, et qui ne peuvent pas avoir lieu normalement durant l'exploitation diurne, à déroger aux prescriptions de l'art. 39, al. 1 et 2. Ils communiquent chaque semaine à l'OFAC les dérogations accordées.<sup>87</sup>

<sup>3</sup> 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.<sup>88</sup>

<sup>4</sup> L'OFAC informe le public et l'Office fédéral de l'environnement des vols de nuit autorisés conformément à l'al. 3.<sup>89</sup>

<sup>85</sup> Ce document peut être obtenu auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne

<sup>86</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>87</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 22 avr. 2020, en vigueur du 23 avr. au 22 oct. 2020 (RO 2020 1331).

<sup>88</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

<sup>89</sup> Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

**Section 3** ...**Art. 40 à 47**<sup>90</sup>**Titre 3** ...**Art. 48 et 49**<sup>91</sup>**Titre 4 Atterrissages en campagne****Art. 50**<sup>92</sup> Applicabilité de l'ordonnance sur les atterrissages en campagne

Les atterrissages en campagne sont régis par l'ordonnance du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne<sup>93</sup>.

**Art. 51 à 53**<sup>94</sup>**Art. 54** Places d'atterrissage en montagne<sup>95</sup>

<sup>1</sup> 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.<sup>96</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 40 places d'atterrissage en montagne au plus sont désignées.<sup>97</sup>

<sup>90</sup> Abrogée par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avr. 2000, avec effet au 1<sup>er</sup> mai 2000 (RO **2000** 1388).

<sup>91</sup> Abrogés 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<sup>er</sup> mars 2000 (RO **2000** 703).

<sup>92</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 5 de l'O du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO **2014** 1339).

<sup>93</sup> RS **748.132.3**

<sup>94</sup> Abrogés par l'annexe ch. 5 de l'O du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne, avec effet au 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO **2014** 1339).

<sup>95</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 5 de l'O du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO **2014** 1339).

<sup>96</sup> 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<sup>er</sup> mars 2000 (RO **2000** 703).

<sup>97</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 21 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2015 (RO **2015** 4423).

**Art. 55**<sup>98</sup>**Art. 56**<sup>99</sup> Terrains d'atterrissage des hôpitaux

Les terrains d'atterrissage des hôpitaux et autres terrains d'atterrissage strictement destinés aux opérations de secours, notamment au sauvetage, peuvent être aménagés et utilisés sans autorisation de l'office.

**Art. 57 et 58**<sup>100</sup>**Titre 5 Obstacles à la navigation aérienne et zones de sécurité**<sup>101</sup>**Chapitre 1**<sup>102</sup> Dispositions générales**Art. 58a** Primauté du droit de la géoinformation

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

**Art. 58b**<sup>103</sup> Compétences

<sup>1</sup> L'OFAC est chargé d'exploiter l'interface nationale d'enregistrement des données et la base de données des obstacles à la navigation aérienne.

<sup>2</sup> L'Office fédéral de la topographie saisit, actualise et gère les données de terrain.

<sup>3</sup> L'OFAC peut conclure avec des autorités étrangères des accords concernant le levé, la collecte et la saisie des données de terrain et des obstacles à la navigation aérienne, ainsi que leur actualisation et leur gestion. L'Office fédéral de la topographie doit être associé aux négociations portant sur les accords.

**Art. 59**<sup>104</sup> Points de contact cantonaux

Les cantons désignent des points de contact pour assister l'OFAC lors de la collecte et de l'examen des données concernant les obstacles à la navigation aérienne.

<sup>98</sup> Abrogé par l'annexe ch. 5 de l'O du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne, avec effet au 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO 2014 1339).

<sup>99</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 5 de l'O du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO 2014 1339).

<sup>100</sup> Abrogés par l'annexe ch. 5 de l'O du 14 mai 2014 sur les atterrissages en campagne, avec effet au 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO 2014 1339).

<sup>101</sup> Anciennement avant l'art. 59. Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>102</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>103</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>104</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

**Art. 59a**<sup>105</sup> Dérogation à l'obligation de levé

Les propriétaires d'obstacles dont la hauteur est comprise entre 25 m et 100 m ne sont pas tenu de procéder au levé. Les cas visés à l'art. 65, al. 1, let. b sont réservés.

**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.

**Art. 61** Publication

<sup>1</sup> L'OFAC peut publier des données et des informations relatives aux obstacles à la navigation aérienne.<sup>106</sup>

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

**Art. 62**<sup>107</sup> Cadastre des surfaces de limitation d'obstacles

<sup>1</sup> L'exploitant de l'aérodrome établit le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles et le soumet à l'OFAC; cette obligation ne concerne pas les hydroaérodromes visés par le PSIA.

<sup>2</sup> Dans le cas des champs d'aviation, l'OFAC donne son approbation définitive lorsque les conditions sont remplies.

<sup>3</sup> Dans le cas des aéroports, l'OFAC approuve le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles par voie de décision lorsque les conditions sont remplies; cette approbation précède l'établissement ou la modification du plan de la zone de sécurité.

<sup>4</sup> L'OFAC transmet le cadastre approuvé des surfaces de limitation d'obstacles des champs d'aviation aux cantons et aux communes. Ces derniers tiennent compte du cadastre dans leurs plans directeurs et leurs plans d'affectation et informent les propriétaires des objets soumis à autorisation conformément à l'art. 63, de même que le point de contact cantonal.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Le DETEC peut régler les détails.

<sup>105</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>106</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>107</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

**Art. 62a**<sup>108</sup>**Chapitre 2 Autorisation et enregistrement obligatoires**<sup>109</sup>**Section 1**<sup>110</sup> **Obstacles à la navigation aérienne soumis à autorisation****Art. 62b**<sup>111</sup>**Art. 63**<sup>112</sup> Autorisation obligatoire

Le propriétaire doit solliciter l'autorisation de l'OFAC avant de construire ou de modifier les types d'objets suivants:

- a. les lignes à haute tension aériennes, les éoliennes et les *slacklines* d'une hauteur de 60 m ou plus;
- b. les autres constructions et installations ainsi que les objets temporaires comme les mâts de mesure, les câbles-grues et les grues mobiles d'une hauteur de 100 m ou plus;
- c. les constructions, installations et plantes qui font saillie au-dessus d'une surface figurant dans un cadastre des surfaces de limitation d'obstacles ou dans un plan de la zone de sécurité. Les objets temporaires, dont les grues mobiles qui font saillie de 15 m au plus au-dessus d'une surface horizontale ou d'une surface conique du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles ou d'un plan de la zone de sécurité, sont soumis uniquement à l'enregistrement obligatoire prévu aux art. 65a et 65b.

**Art. 64**<sup>113</sup> Demande

<sup>1</sup> Le propriétaire adresse sa demande d'autorisation à l'OFAC. Il y joint au moins les documents et les renseignements suivants:<sup>114</sup>

- a. les coordonnées du propriétaire;
- b. la description de l'objet;
- c. la date prévue de la construction;

<sup>108</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>109</sup> Anciennement avant l'art. 63. Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>110</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>111</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008 (RO 2008 595). Abrogé par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>112</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>113</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

<sup>114</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

- 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.

**Art. 65<sup>115</sup>** Décision

<sup>1</sup> L'OFAC détermine par voie de décision, en accord avec le DDPS:

- a. si la construction ou la modification de l'obstacle peut être autorisée ou non;
- b. si, pour certains obstacles dont la hauteur est comprise entre 25 m et 100 m, il y a lieu de procéder par mesure de sécurité à un levé et à quelles exigences celui-ci doit satisfaire;
- c. si des mesures de sécurité, telles qu'une modification du projet, une publication, un marquage ou un balisage lumineux, doivent être prises et le cas échéant lesquelles.

<sup>2</sup> L'OFAC peut limiter la durée de validité de l'autorisation. Toute demande de prorogation doit être adressée à l'OFAC 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 arrête si nécessaire des charges supplémentaires.

<sup>3</sup> L'OFAC transmet une copie de la décision au point de contact cantonal.

<sup>4</sup> La mise en place 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.

<sup>5</sup> Le propriétaire de l'obstacle autorisé communique à l'OFAC la date définitive de sa mise en place au moins quatre jours ouvrables à l'avance afin qu'une publication puisse avoir lieu à temps.

<sup>6</sup> Lorsque l'OFAC ordonne des mesures de sécurité dans sa décision, le propriétaire lui adresse dans les quatre jours ouvrables suivant l'édification de l'obstacle les photos démontrant que les mesures de sécurité ont été mises en œuvre.

<sup>115</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

**Section 2<sup>116</sup>****Obstacles à la navigation aérienne soumis à enregistrement****Art. 65a** Enregistrement obligatoire

<sup>1</sup> Avant de construire ou de modifier les types d'objets suivants, à condition qu'aux termes de l'art. 63 ceux-ci ne soient pas soumis à autorisation, le propriétaire procède à leur enregistrement dans l'interface nationale d'enregistrement des données visée à l'art. 40a, al. 2, LA:

- a. dans une zone construite: les constructions, les installations et les objets temporaires d'une hauteur de 60 m ou plus;
- b. dans une zone non construite: les constructions, les installations et les objets temporaires d'une hauteur de 25 m ou plus; les grues mobiles d'une hauteur de 40 m ou plus.

<sup>2</sup> Le levé des objets soumis à l'enregistrement obligatoire est facultatif.

**Art. 65b** Marquage et balisage lumineux obligatoires

<sup>1</sup> Le propriétaire d'un objet construit ou modifié réalise le marquage et le balisage lumineux mentionnés à l'annexe 2 dans le respect des conditions fixées.

<sup>2</sup> Le propriétaire est informé de cette obligation lors de l'enregistrement dans l'interface nationale d'enregistrement.

**Art. 65c** Obstacles particulièrement dangereux

<sup>1</sup> Outre l'enregistrement obligatoire visé à l'art. 65a, l'OFAC peut exiger un enregistrement dans l'interface nationale d'enregistrement des données lorsque des constructions ou des installations sont construites ou modifiées ou des objets temporaires édifiés:

- a. si ceux-ci sont situés à moins de 300 m d'une place d'atterrissage en montagne ou de 500 m d'une place d'atterrissage d'hôpitaux et qu'ils sont particulièrement dangereux;
- b. suivant le cas et peu importe l'emplacement, si ceux-ci sont particulièrement dangereux pour l'exploitation des aéronefs.

<sup>2</sup> Dans les cas visés à l'al. 1 et par dérogation à l'art. 65b, l'OFAC peut décider, pour des raisons de sécurité, d'ordonner d'autres mesures de sécurité.

<sup>116</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).



### Chapitre 3

#### Autres responsabilités des propriétaires d'obstacles à la navigation aérienne<sup>117</sup>

##### Art. 66<sup>118</sup> Entretien

Le propriétaire d'un obstacle est responsable de l'état irréprochable du marquage prescrit, du bon fonctionnement du balisage lumineux et du respect des autres mesures de sécurité ordonnées.

##### Art. 66a et 66b<sup>119</sup>

##### Art. 67 Adaptation d'installations

<sup>1</sup> Lorsqu'il apparaît après coup que des constructions, installations ou plantes représentent un obstacle, ou qu'un obstacle existant nécessite des mesures de sécurité nouvelles ou supplémentaires ou un levé, l'OFAC prend les dispositions nécessaires.<sup>120</sup>

<sup>2</sup> 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. 68<sup>121</sup> Démontage des obstacles et annonce du démontage

<sup>1</sup> Les obstacles qui n'ont plus d'utilité doivent être enlevés dans l'année suivant la date de leur désaffectation et leur propriétaire doit annoncer leur démontage par écrit à l'OFAC ou par l'intermédiaire de l'interface nationale d'enregistrement des données.

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

##### Art. 69<sup>122</sup> Aliénation ou suppression d'obstacles

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

<sup>117</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>118</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>119</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008 (RO 2008 595). Abrogé par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>120</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>121</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>122</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

**Art. 70**<sup>123</sup> Frais

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.

**Chapitre 4 Zones de sécurité****Art. 71**<sup>124</sup> Établissement

<sup>1</sup> 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 sur demande du prestataire de services de navigation aérienne si une zone de sécurité est nécessaire.

<sup>2</sup> Le plan de la zone de sécurité est établi:

- a. pour un aéroport, par son exploitant;
- b. pour une installation de navigation aérienne, par son exploitant;
- c. pour une trajectoire de vol, par le prestataire de services de navigation aérienne;
- d. pour un aéroport ou une installation de navigation aérienne située à l'étranger, par l'OFAC en ce qui concerne le territoire suisse.

**Art. 72**<sup>125</sup> Plan de la zone de sécurité

<sup>1</sup> La zone de sécurité doit être représentée dans un plan de zone indiquant les restrictions de la propriété en surface et en hauteur ainsi que leur nature.

<sup>2</sup> Sauf pour les installations de navigation aérienne, les zones de sécurité sont établies au moins sur la base des surfaces protégées figurant dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles.

<sup>3</sup> Le plan de la zone de sécurité indique notamment:

- a. si et selon quelles modalités l'utilisation de l'espace aérien par des engins balistiques, notamment par des engins pyrotechniques, est autorisé;
- b. si et selon quelles modalités des restrictions sont posées aux activités susceptibles de gêner la visibilité, notamment par une épaisse fumée;
- c. si et à quelles conditions des activités, des constructions ou des installations susceptibles de causer des éblouissements, notamment les rayons laser ou les ouvrages présentant de grandes surfaces réfléchissantes, sont admises;

<sup>123</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>124</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>125</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

- d. si et sous quelle forme l'accord de l'exploitant d'aéroport est requis pour modifier l'utilisation des surfaces lorsque cette modification risque d'accroître le péril aviaire; si cet accord est contesté, l'OFAC statue après avoir entendu l'Office fédéral de l'environnement et le service cantonal compétent.

**Art. 73**<sup>126</sup> Procédure

<sup>1</sup> Le plan de la zone de sécurité est publié par les cantons concernés et mis à l'enquête dans les communes avec un délai d'opposition de 30 jours:

- a. pour un aéroport, par son exploitant;
- b. dans les autres cas, par l'OFAC.

<sup>2</sup> Les oppositions sont adressées au canton qui mène les séances de conciliation. Lorsqu'aucune entente n'est possible, le DETEC tranche.

<sup>3</sup> Le plan de la zone de sécurité qui est approuvé entre en force par sa publication dans les organes officiels cantonaux.

**Titre 5a**<sup>127</sup> Disposition pénale

**Art 73a**

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

- a.<sup>128</sup> enfreint l'une des obligations prévues par les dispositions suivantes: art. 28, al. 3, 29f, 29g, al. 3 et 5, 2<sup>e</sup> phrase, 31, al. 1, 39, al. 1 et 2, 39a, 39b, 39d, al. 2, 2<sup>e</sup> phrase, 63, 65, al. 4 à 6, 65a, al. 1, 68 et 69;
- 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;

<sup>126</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

<sup>127</sup> Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

<sup>128</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

- 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

...<sup>129</sup>

**Art. 74a**<sup>130</sup>    Dispositions transitoires

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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. 74b**<sup>131</sup>    Dispositions transitoires relatives à la modification du  
13 février 2008

<sup>1</sup> Les aérodromes 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'OACI<sup>132</sup>. Les autres aéroports ont jusqu'au 31 décembre 2012 au plus tard pour s'y conformer.

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

<sup>3</sup> Les propriétaires pourront être tenus de procéder au levé des obstacles sur tout le territoire de la Confédération suisse à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2008 (zone 1 selon l'annexe 15 de l'OACI). Le levé au-dessous des TMA ou dans un rayon de 45 km

<sup>129</sup> La mod. peut être consultée au RO 1994 3050.

<sup>130</sup> 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<sup>er</sup> mars 2000 (RO 2000 703).

<sup>131</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 fév. 2008, en vigueur depuis le 15 mars 2008 (RO 2008 595).

<sup>132</sup> RS 0.748.0

autour du point de référence des aérodromes IFR (zone 2 conformément à l'annexe 15 de l'OACI) pourra être ordonné à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2010.

<sup>4</sup> 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'aérodromes conformément l'art. 66*b*, s'appliquera à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2010. Les obstacles érigés avant cette date doivent également faire l'objet d'ici au 1<sup>er</sup> novembre 2010 d'un levé conformément aux nouvelles exigences.

**Art. 74*c***<sup>133</sup> Dispositions transitoires relatives à la modification du 4 mars 2011

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 aérodromes militaires.

**Art. 74*d***<sup>134</sup> Disposition transitoire de la modification du 21 octobre 2015

Les autorités compétentes rendent dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de la modification du 21 octobre 2015 les décisions nécessaires afin que la limitation du nombre de places d'atterrissage en montagne (art. 54, al. 3) puisse être respectée.

**Art. 74*e***<sup>135</sup> Dispositions transitoires relatives à la modification du 17 octobre 2018

<sup>1</sup> Dans le cas des aérodromes militaires à co-utilisation civile qui disposent d'un règlement d'exploitation au sens de l'art. 30*b*, al. 3, l'analyse des non-conformités visée à l'art. 30*b*, al. 4, devra être réalisée et soumise à l'approbation de l'OFAC dans un délai d'un an à dater de l'entrée en vigueur de la présente modification.

<sup>2</sup> Passé le délai imparti à l'al. 1, l'OFAC fixe un délai supplémentaire. Passé ce dernier délai, l'OFAC peut interdire l'utilisation fréquente d'un aérodrome militaire par l'aviation civile.

**Art. 75** Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

<sup>133</sup> Introduit par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO 2011 1139).

<sup>134</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 21 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2015 (RO 2015 4423).

<sup>135</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).

---

**Disposition finale de la modification du 12 avril 2000<sup>136</sup>**

<sup>136</sup> RO **2000** 1388. Abrogée par le ch. I 2 de l'O du 4 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> avr. 2011 (RO **2011** 1139).

## 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.

<sup>137</sup> Anciennement annexe. Introduite par le ch. II de l'O du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002 (RO 2002 1186).

Annexe 2<sup>138</sup>  
(art. 65b)

## Marquage et balisage lumineux obligatoires des obstacles à la navigation aérienne soumis à l'enregistrement obligatoire

Catégorie d'objet	Condition	Marquage et balisage lumineux obligatoires
Mâts d'antenne ou mâts	Hauteur de 60 m ou plus	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Marquage: alternance depuis le sommet de bandes rouges et blanches sur 30 % de la hauteur de l'antenne, les bandes supérieures et inférieures étant de couleur rouge</li> <li>– Balisage lumineux: feu rouge à basse intensité au sommet</li> </ul>
Gabarits	Hauteur de 60 m ou plus dans une zone construite, hauteur de 40 m ou plus dans une zone non construite	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Marquage: alternance depuis le sommet de bandes rouges et blanches sur 30 % de la hauteur de l'antenne, les bandes supérieures et inférieures étant de couleur rouge</li> <li>– Balisage lumineux: feu rouge à basse intensité au sommet</li> </ul>
Lignes aériennes (à l'exception des lignes aériennes à haute tension visées à l'art. 63, let. a)	Hauteur de 60 m ou plus	Marquage: boules orange disposées à chaque extrémité et sur les pylônes
Ponts suspendus	Hauteur de 60 m ou plus dans une zone construite, hauteur de 40 m ou plus dans une zone non construite	Marquage: boules orange disposées à chaque extrémité et sur les piles intermédiaires
Grues ou groupes de grues	Hauteur de 60 m ou plus dans une zone construite, hauteur de 40 m ou plus dans une zone non construite	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Marquage: manchettes ou boules orange placées au sommet et au bout des flèches</li> <li>– Balisage lumineux: feu rouge à basse intensité au sommet et au bout des flèches.</li> </ul>
Câbles de transport	Hauteur de 60 m ou plus dans une zone construite, hauteur de 40 m ou plus dans une zone non construite	Marquage: boules orange aux stations inférieure et supérieure et sur les pylônes intermédiaires qui se trouvent sur ces tronçons de câble

<sup>138</sup> Introduite par le ch. II, al. 2, de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3849).



Catégorie d'objet	Condition	Marquage et balisage lumineux obligatoires
Grues mobiles	Hauteur de 60 m ou plus dans une zone construite, hauteur de 40 m ou plus dans une zone non construite	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Marquage: manchettes ou boules orange au sommet ou peinture orange en tête de flèche</li> <li>– Balisage lumineux: feu rouge à basse intensité au sommet</li> </ul>
Téléphériques destinés au transport de personnes	Hauteur de 60 m ou plus	Marquage: boules orange aux stations inférieure et supérieure et sur les pylônes intermédiaires qui se trouvent sur ces tronçons de câble
Slacklines	Hauteur de 40 m ou plus dans une zone non construite	Marquage: boules orange disposées à chaque extrémité
Mâts de mesure temporaires	Hauteur de 60 m ou plus dans une zone construite, hauteur de 40 m ou plus dans une zone non construite	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Marquage: alternance depuis le sommet de bandes rouges et blanches sur 30 % de la hauteur de l'antenne, les bandes supérieures et inférieures étant de couleur rouge</li> <li>– Balisage lumineux: feu rouge à basse intensité au sommet</li> </ul>
Câbles-grues temporaires	Hauteur de 60 m ou plus dans une zone construite, hauteur de 40 m ou plus dans une zone non construite	Marquage: boules orange aux stations inférieure et supérieure et sur les pylônes intermédiaires; lorsque l'installation est hors service, suspendre un fût rouge, blanc, rouge ou une boule

