

# Loi fédérale sur l'aviation

(LA)<sup>1</sup> 2

du 21 décembre 1948 (Etat le 1<sup>er</sup> janvier 2009)

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu les art. 36 et 37<sup>ter</sup> de la constitution<sup>3,4</sup>  
vu le message du Conseil fédéral du 23 mars 1945<sup>5</sup>,  
*arrête:*

## Première partie: Fondements de l'aviation<sup>6</sup>

### Titre premier: Espace aérien<sup>7</sup> et surface terrestre

#### Chapitre premier:

#### La souveraineté sur l'espace aérien et ses effets

#### Art. 1<sup>8</sup>

I. Utilisation de  
l'espace aérien  
suisse

1. Principe et  
définitions

1 L'utilisation de l'espace aérien suisse par des aéronefs ou des engins balistiques est autorisée dans les limites de la présente loi, de la législation fédérale en général et des accords internationaux liant la Suisse.

2 Par aéronefs, on entend les appareils volants qui peuvent se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface du sol (véhicules à coussin d'air).

RO 1950 I 491

- 1 Abréviation introduite par le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).
- 2 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).
- 3 [RS 1 3]. Aux dispositions mentionnées correspondent actuellement les art. 87 et 92 de la Constitution du 18 avril 1999 (RS 101).
- 4 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 8 oct. 1999, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2001 (RO 2001 1678 1679; FF 1998 4898).
- 5 FF 1945 I 325
- 6 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).
- 7 Nouvelle désignation selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.
- 8 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>3</sup> Par engins balistiques, on entend les appareils volants qui ne sont pas des aéronefs.

<sup>4</sup> Par service de la navigation aérienne, on entend les services qui garantissent un déroulement sûr, ordonné et fluide du trafic aérien.

### Art. 2<sup>9</sup>

2. Aéronefs et engins balistiques admis à circuler

<sup>1</sup> Sont admis à circuler dans l'espace aérien suisse, sous réserve de l'al. 2:

- a. les aéronefs d'Etat suisses;
- b. les aéronefs immatriculés au registre matricule suisse conformément à l'art. 52 et munis des certificats exigés à l'art. 56;
- c. les aéronefs de catégories spéciales auxquelles des règles particulières s'appliquent (art. 51 et 108);
- d. les aéronefs étrangers autorisés à utiliser l'espace aérien suisse en vertu d'accords internationaux;
- e. les aéronefs autorisés à utiliser l'espace aérien suisse en vertu d'une décision spéciale de l'Office fédéral de l'aviation civile (office).

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut exclure de la circulation dans l'espace aérien suisse des aéronefs de catégories spéciales afin de sauvegarder la sécurité de l'aviation ou pour des motifs relevant de la protection de l'environnement, ou encore les admettre à condition que des organismes appropriés, publics ou privés, assurent les tâches de surveillance.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral édicte des prescriptions particulières concernant les engins balistiques.

### Art. 3

II. Surveillance de la Confédération  
1. Autorités fédérales

<sup>1</sup> La surveillance de l'aviation sur tout le territoire de la Confédération incombe au Conseil fédéral dans le cadre des compétences de la Confédération. Elle est exercée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (département). Le Conseil fédéral peut la transférer à des organismes internationaux.<sup>10</sup>

<sup>2</sup> Pour exercer la surveillance immédiate, il est créé une division spéciale du département, l'office.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral établit les prescriptions plus détaillées, notamment celles qui concernent les taxes à percevoir.

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>10</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 16 déc. 2005, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2006 (RO 2006 1989 1990; FF 2005 3651).

**Art. 3a**<sup>11</sup>

1a. Accords internationaux relatifs au trafic aérien

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut conclure avec des Etats étrangers des accords relatifs au trafic aérien international.

<sup>2</sup> Il peut conclure avec des Etats étrangers ou des organismes internationaux des accords sur la sécurité de l'aviation et les services de la navigation aérienne, y compris sur les aspects touchant la surveillance.<sup>12</sup>

**Art. 3b**<sup>13 14</sup>

1b. Collaboration avec des autorités étrangères<sup>15</sup>

Dans les limites de ses attributions et après entente avec les autres autorités fédérales intéressées, l'office peut conclure des accords avec des autorités aéronautiques étrangères ou des organismes internationaux au sujet de la collaboration technique, notamment en matière de:<sup>16</sup>

- a. surveillance des entreprises de l'aviation<sup>17</sup>;
- b. service de la navigation aérienne<sup>18</sup>;
- c. recherches et sauvetage.

**Art. 4**<sup>19</sup>

2. Délégation de la surveillance

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

<sup>2</sup> Les gouvernements des cantons concernés sont entendus avant toute délégation aux autorités communales.

<sup>11</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>12</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 16 déc. 2005, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2006 (RO 2006 1989 1990; FF 2005 3651).

<sup>13</sup> Anciennement art. 3<sup>bis</sup>.

<sup>14</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>15</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 16 déc. 2005, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2006 (RO 2006 1989 1990; FF 2005 3651).

<sup>17</sup> Nouvelle désignation selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

<sup>18</sup> Nouvelle désignation selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

**Art. 5**

3. Commission de l'aviation

Le Conseil fédéral nomme une commission de l'aviation, d'au moins sept membres, qui donnera son préavis sur les questions importantes intéressant l'aviation.

<sup>2</sup> La composition, la compétence et le mode de travail de cette commission seront précisés par une ordonnance.

**Art. 6<sup>20</sup>**

4. Recours

<sup>1</sup> Les décisions fondées sur la présente loi et sur ses dispositions d'exécution sont sujettes à recours conformément aux dispositions générales de la procédure fédérale.<sup>21</sup>

<sup>2</sup> Pour les enquêtes sur les accidents d'aviation, seuls les recours prévus en vertu de l'art. 26a sont admis.

**Art. 6a<sup>22</sup>**

5. Annexes à la Convention de Chicago et coopération européenne

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut exceptionnellement déclarer directement applicables certaines annexes, y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale<sup>23</sup>; il peut prescrire, pour ces dispositions, un mode de publication particulier et décider que des annexes ou des parties d'annexes ne seront pas traduites.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut également appliquer cette réglementation aux prescriptions techniques qui sont arrêtées dans le cadre de la coopération entre autorités aéronautiques européennes.

**Art. 7**

III. Restrictions de l'aviation  
1. Interdictions de circuler

Dans l'intérêt de l'ordre et de la sécurité publiques ou pour des raisons militaires, le Conseil fédéral peut interdire ou restreindre d'une façon temporaire ou permanente l'usage de l'espace aérien suisse ou le survol de certaines zones.

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>21</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 82 de l'annexe à la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RS 173.32).

<sup>22</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>23</sup> RS 0.748.0

**Art. 8<sup>24</sup>**

2. Aérodro-  
mes, espaces aériens  
et routes  
aériennes

<sup>1</sup> Sous réserve des exceptions fixées par le Conseil fédéral, les aéronefs ne peuvent décoller ou atterrir que sur des aérodro-  
mes.

<sup>2</sup> Pour les atterrissages d'aéronefs à moteur hors des aérodro-  
mes auto-  
risés, une autorisation spéciale, donnée dans chaque cas particulier ou pour un temps déterminé, est nécessaire.

<sup>3</sup> Des atterrissages en montagne en vue de l'entraînement des pilotes et pour le transport de personnes à des fins touristiques ne peuvent avoir lieu que sur des places d'atterrissage désignées par le département, avec l'accord du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports<sup>25</sup> et des autorités cantonales compétentes.

<sup>4</sup> Le nombre de ces places d'atterrissage sera restreint et des zones de silence seront aménagées.

<sup>5</sup> Pour des raisons importantes, le département peut autoriser des exceptions de brève durée aux prescriptions de l'al. 3, après entente avec les autorités compétentes du canton et de la commune.

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral édicte des prescriptions spéciales sur les atterrissages en montagne destinés à parfaire la formation des personnes qui sont au service d'organisations suisses de sauvetage.

<sup>7</sup> L'office peut prescrire des routes aériennes ou des espaces aériens déterminés que les aéronefs doivent utiliser. Les gouvernements des cantons intéressés seront entendus.

**Art. 9**

3. Aérodro-  
mes  
douaniers

<sup>1</sup> L'aéronef qui se rend à l'étranger ou qui en vient ne peut prendre son vol ou atterrir que sur les aérodro-  
mes douaniers.

<sup>2</sup> Exceptionnellement, la Direction générale des douanes peut, d'entente avec l'office, autoriser l'usage d'une autre place.

**Art. 10**

4. Franchisse-  
ment de la  
frontière

L'office peut fixer, d'entente avec la Direction générale des douanes, les points entre lesquels la frontière ne doit pas être franchie.

<sup>24</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>25</sup> Nouvelle dénomination selon l'ACF du 19 déc. 1997 (non publié). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

**Art. 11**<sup>26</sup>

IV. Applicabilité  
des lois quant  
au lieu

<sup>1</sup> L'espace aérien au-dessus de la Suisse est soumis au droit suisse.

<sup>2</sup> Pour les aéronefs étrangers, le Conseil fédéral peut admettre des exceptions, si les dispositions sur la responsabilité civile et les dispositions pénales de la présente loi n'en sont pas affectées.

<sup>3</sup> Le droit suisse est applicable à bord des aéronefs suisses à l'étranger, en tant que le droit de l'Etat dans lequel ou au-dessus duquel les aéronefs se trouvent ne s'applique pas d'une manière impérative.

<sup>4</sup> Les dispositions des conventions internationales, les règles reconnues du droit international et les dispositions de la présente loi sur l'applicabilité des dispositions pénales quant au lieu, sont réservées dans tous les cas.

## Chapitre II: Usage de l'espace aérien et mesures de sûreté<sup>27</sup>

**Art. 11a**<sup>28</sup>

I. Utilisation  
abusive  
d'aéronefs

<sup>1</sup> Toute utilisation de l'espace aérien suisse qui est incompatible avec les objectifs de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale<sup>29</sup> est interdite.

<sup>2</sup> Cette disposition s'applique aussi par analogie à l'utilisation à l'étranger:

- a. d'aéronefs suisses;
- b. d'aéronefs étrangers par un exploitant dont le siège principal ou la résidence permanente se trouve en Suisse.

**Art. 12**<sup>30</sup>

II. Prescriptions  
complémentaires  
1. Compétence

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral édicte des prescriptions de police, notamment pour garantir la sécurité de l'aviation, pour prévenir des attentats, pour combattre le bruit, la pollution de l'air et d'autres atteintes nuisibles ou incommodes causées par l'exploitation d'aéronefs.

<sup>2</sup> Il édicte aussi des prescriptions visant à protéger la nature.

<sup>26</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 juin 1963, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 1964 (RO 1964 317 320; FF 1962 II 713).

<sup>27</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>28</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>29</sup> RS 0.748.0

<sup>30</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>3</sup> Les gouvernements des cantons intéressés doivent être entendus avant que ne soient édictées des prescriptions qui visent à prévenir les attentats sur les aérodromes.

### Art. 13

2. Autorisations Le Conseil fédéral peut faire dépendre d'une autorisation de l'office en particulier les descentes en parachute, les ascensions de ballons captifs, les manifestations aéronautiques publiques, les vols acrobatiques et les démonstrations acrobatiques sur des aéronefs.

### Art. 14<sup>31</sup>

3. Interdictions
- 1 Les vols supersoniques sont interdits dans l'espace aérien suisse.
- 2 Sous réserve d'exceptions à déterminer par le Conseil fédéral, il est interdit de jeter des objets d'un aéronef en vol.
- 3 Le Conseil fédéral peut interdire, ou faire dépendre d'une autorisation de l'office, la prise de vues photographiques aériennes et leur publication, la réclame et la propagande au moyen d'aéronefs ainsi que le transport de certains objets par voie aérienne.

### Art. 15<sup>32</sup>

4. Mesures spéciales Des mesures spéciales de police, en particulier pour garantir la sécurité de l'aviation<sup>33</sup> et combattre le bruit des avions, sont prises par l'office au moment où il accorde une autorisation ou par une décision particulière.

### Art. 16

5. Inspection Les organes de surveillance ont en tout temps le droit d'inspecter les aéronefs et leur contenu, ainsi que de vérifier tous les documents dont ils doivent être munis.

<sup>31</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>32</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 juin 1963, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 1964 (RO 1964 317 320; FF 1962 II 713).

<sup>33</sup> Nouvelle désignation selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

**Art. 17<sup>34</sup>**

6. Atterrissages forcés

<sup>1</sup> Si un aéronef en détresse doit atterrir hors d'un aéroport autorisé, le commandant demandera, après l'atterrissage, les instructions de l'autorité de police aérienne par l'entremise des autorités locales.

<sup>2</sup> Jusqu'à l'arrivée de ces instructions, l'aéronef, ses occupants et son contenu, restent sous la surveillance des autorités locales.

**Art. 18**III. Obligation d'atterrir<sup>35</sup>

<sup>1</sup> Tout aéronef peut être tenu d'atterrir pour des raisons d'ordre et de sécurité publics. Il doit immédiatement obéir aux signaux lui donnant l'ordre d'atterrir.

<sup>2</sup> Tout aéronef qui use sans droit de l'espace aérien suisse doit atterrir sur l'aéroport douanier le plus rapproché pour être soumis au contrôle des autorités compétentes. Il reste sous séquestre jusqu'à ce que l'autorisation de circuler ait été donnée par l'office.

**Art. 19<sup>36</sup>**

IV. Vols à l'étranger

<sup>1</sup> L'office peut restreindre ou interdire des vols d'aéronefs suisses à l'étranger lorsque la sécurité de l'exploitation l'exige; cette disposition s'applique aux vols effectués par des aéronefs étrangers dont l'exploitant a son siège principal ou sa résidence permanente en Suisse.

<sup>2</sup> Si des motifs politiques exigent la prise de mesures au sens de l'al. 1, l'office les adopte, avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères.

**Art. 19a<sup>37</sup>**

V. Formation de personnel navigant étranger et entretien d'appareils étrangers

L'office peut, avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères, interdire la formation de personnel navigant étranger ainsi que l'entretien et la remise en état d'appareils volants étrangers, lorsque des considérations impérieuses de politique étrangère l'exigent.

<sup>34</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 juin 1963, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 1964 (RO 1964 317 320; FF 1962 II 713).

<sup>35</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>36</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971 (RO 1973 1738; FF 1971 I 287). Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>37</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

**Art. 20**<sup>38</sup>

VI. Système de comptes rendus d'événements particuliers

<sup>1</sup> Afin d'améliorer la sécurité de l'aviation, le Conseil fédéral instaure un système de comptes rendus d'événements particuliers. L'art. 23, al. 1, s'applique aux accidents d'aviation.

<sup>2</sup> A cet effet, le Conseil fédéral s'inspire de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile<sup>39</sup>.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut prévoir de renoncer à l'ouverture d'une procédure pénale à l'encontre des auteurs des comptes rendus.

**Art. 21**

VII. Police aérienne<sup>40</sup>

<sup>1</sup> L'exercice de la police aérienne ressortit aux organes désignés par le Conseil fédéral.

<sup>1bis</sup> Le personnel chargé des tâches de sécurité à bord peut, si son mandat l'exige et dans la mesure où les intérêts à protéger le justifient, faire usage de la contrainte et de mesures policières. La loi du 20 mars 2008 sur l'usage de la contrainte<sup>41</sup> est applicable.<sup>42</sup>

<sup>2</sup> Sont réservées les attributions générales de police de la Confédération et des cantons sur les aérodromes et sur les autres parcelles du territoire mises au service de l'aviation.

**Art. 22**

VIII. Accidents d'aviation  
1. Service de sauvetage<sup>43</sup>

L'office peut arrêter des prescriptions sur l'organisation du service de sauvetage en cas d'accidents d'aéronefs.

**Art. 23**<sup>44</sup>

2. Premières mesures

<sup>1</sup> Les accidents d'aéronefs doivent être annoncés au département par la voie la plus rapide. Cette obligation incombe aux membres intéressés du personnel aéronautique, aux organes de la police aérienne et aux autorités locales.

<sup>38</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971 (RO **1973** 1738; FF **1971** I 287). Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 16 déc. 2005, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2007 (RO **2006** 1989, **2007** 915; FF **2005** 3651).

<sup>39</sup> JOCE n° L 167 du 4 juillet 2003, p. 23.

<sup>40</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO **1994** 3010 3027; FF **1992** I 587).

<sup>41</sup> RS **364**

<sup>42</sup> Introduit par le ch. 6 de l'annexe à la loi du 20 mars 2008 sur l'usage de la contrainte, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2009 (RS **364**).

<sup>43</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO **1994** 3010 3027; FF **1992** I 587).

<sup>44</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 2 oct. 1959, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 1960 (RO **1960** 385 387; FF **1959** I 1372).

<sup>2</sup> Les autorités locales veillent à ce que, sauf les mesures nécessaires de sauvetage, aucun changement de nature à entraver l'enquête ne soit apporté sur les lieux de l'accident.

**Art. 24<sup>45</sup>**

3. Enquêtes sur les accidents d'aviation  
a. Généralités

<sup>1</sup> Une enquête est ouverte pour élucider les circonstances et les causes de tout accident d'aviation; elle vise à empêcher que semblable accident ne se reproduise.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions, notamment pour les vols du trafic aérien non commercial.

<sup>3</sup> Il peut prévoir des enquêtes pour les incidents qui ont considérablement affecté la sécurité de l'aviation sans avoir causé d'accident.

<sup>4</sup> L'enquête n'a pas pour objectif d'apprécier juridiquement les causes et les circonstances de l'accident.

<sup>5</sup> Celui qui justifie d'un intérêt pour les résultats de l'enquête a le droit de consulter le dossier, pour autant que des intérêts publics ou privés importants n'exigent que des pièces soient gardées secrètes.

**Art. 25<sup>46</sup>**

b. Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

<sup>1</sup> Un bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (bureau) est rattaché au département.

<sup>2</sup> Le bureau mène l'enquête, le cas échéant en liaison avec les autorités judiciaires et administratives compétentes pour d'autres procédures; il établit un rapport d'enquête.

<sup>3</sup> Si l'examen du rapport d'enquête prévu à l'art. 26, al. 2, n'est pas requis, ledit rapport sera le rapport final.

**Art. 26<sup>47</sup>**

c. Commission sur les accidents d'aviation

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral désigne une commission fédérale sur les accidents d'aviation (commission).

<sup>2</sup> Celui qui justifie d'un intérêt pour les résultats de l'enquête, ainsi que les autorités désignées par le Conseil fédéral, peuvent demander, dans le délai de trente jours suivant sa remise que le rapport d'enquête du bureau soit examiné par la commission afin qu'elle détermine s'il est complet et concluant; dans de tels cas, la commission établit un rapport final.

<sup>45</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>46</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>47</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

**Art. 26a**<sup>48</sup>

d. Rapport final,  
réouverture de la  
procédure et  
recours

1 Le rapport final de la commission ne constitue pas une décision et il ne peut faire l'objet d'un recours.

2 Au cas où, dans les dix ans suivant la remise du rapport final, des faits nouveaux essentiels apparaissent, le bureau procède, d'office ou sur demande, à la réouverture de la procédure. Tout refus peut être attaqué dans les trente jours devant la commission qui statue définitivement.

3 La commission statue aussi définitivement sur les recours introduits contre les mesures d'enquête et sur les retards intervenus dans la conduite des enquêtes.

**Art. 26b**<sup>49</sup>

e. Prescriptions  
d'exécution

1 Le Conseil fédéral fixe les modalités de la procédure d'enquête, de la publication des résultats de l'enquête et de la procédure devant la commission.

2 Il peut prévoir des perquisitions, des séquestres, des autopsies, des expertises, ainsi que des citations à comparaître, des mandats d'amener et des auditions de personnes entendues à titre de renseignements et de témoins.

3 La loi fédérale du 15 juin 1934 sur la procédure pénale<sup>50</sup> est en outre applicable pour autant que certaines particularités de la procédure d'enquête n'exigent pas de dérogation.

4 Le Conseil fédéral fixe les cas où, pour des raisons importantes, il y a lieu de restreindre la consultation des pièces dans le cadre d'autres procédures.

**Art. 26c**<sup>51</sup>

f. Frais

1 La Confédération supporte les frais d'enquête; elle est subrogée au droit des personnes qui ont causé un accident intentionnellement ou par négligence grave.

2 Les frais qu'entraîne l'enlèvement des corps et des aéronefs sont à la charge de l'exploitant, même si la mesure a été ordonnée par l'enquêteur pour les besoins de l'enquête.

3 Le canton sur le territoire duquel l'accident s'est produit supporte les frais de surveillance des lieux.

<sup>48</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>49</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>50</sup> RS 312.0

<sup>51</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral fixe les frais et les indemnités de la procédure devant la commission; il peut prévoir de les imputer, en tout ou en partie, aux personnes qui ont requis la procédure ou qui, dans le cadre de celle-ci, ont formulé des demandes.

#### Art. 27<sup>52</sup>

IX. Transports aériens commerciaux  
1. Entreprises sises en Suisse  
a. Autorisation d'exploitation

<sup>1</sup> Les entreprises sises en Suisse qui transportent des personnes ou des marchandises par aéronef à des fins commerciales doivent être titulaires d'une autorisation d'exploitation de l'office. Le Conseil fédéral décide dans quelle mesure ces entreprises doivent appartenir à des Suisses et être contrôlées par des Suisses.

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

- a. disposer des aéronefs nécessaires, inscrits dans le registre matricule suisse, ainsi que des droits d'usage nécessaires sur l'aérodrome suisse prévu comme base pour l'exploitation des vols;
- b. disposer des qualifications professionnelles et d'une organisation garantissant la sécurité et une exploitation aussi écologique que possible des aéronefs;
- c. avoir la capacité économique nécessaire et présenter une gestion financière et une comptabilité fiables;
- d. être suffisamment assurée;
- e. utiliser des aéronefs conformes aux normes techniques actuelles ainsi qu'aux normes internationales minimales convenues en matière de protection contre le bruit et d'émission de substances nocives.

<sup>3</sup> L'autorisation est délivrée pour une durée déterminée. Elle peut être renouvelée, modifiée ou annulée.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral fixe le genre d'exploitation et les conditions qui y sont rattachées. Dans les cas dûment motivés, il peut prévoir des dérogations aux conditions énumérées à l'al. 2, let. a.

#### Art. 28<sup>53</sup>

b. Concession de routes

<sup>1</sup> Les entreprises sises en Suisse qui transportent régulièrement des personnes ou des marchandises sur des lignes aériennes doivent être titulaires d'une concession de routes. La concession est octroyée uni-

<sup>52</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 26 juin 1998, en vigueur depuis le 15 nov. 1998 (RO 1998 2566 2569; FF 1997 III 1058).

<sup>53</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 26 juin 1998, en vigueur depuis le 15 nov. 1998 (RO 1998 2566 2569; FF 1997 III 1058).

quement aux entreprises déjà titulaires de l'autorisation d'exploitation prévue à l'art. 27.

<sup>2</sup> Avant d'accorder une concession, l'office examine notamment si les vols sont d'intérêt public et tient compte de la desserte des aéroports nationaux.<sup>54</sup>

<sup>3</sup> La concession peut être délivrée pour l'exploitation d'une ou de plusieurs lignes. Sa durée de validité est limitée. La concession peut être renouvelée, modifiée ou annulée.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral fixe les conditions auxquelles l'entreprise concessionnaire peut, à titre exceptionnel, faire effectuer des vols par d'autres entreprises de transports aériens. L'entreprise concessionnaire demeure responsable envers la Confédération de l'accomplissement des obligations découlant de la concession. Les obligations prévues aux art. 27 et 29 incombent à l'entreprise qui effectue les vols.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral règle en particulier la procédure d'octroi de la concession et spécifie la teneur et l'étendue des obligations en matière d'horaire, d'exploitation, de transports et de tarifs.

<sup>6</sup> Les gouvernements des cantons concernés et les entreprises publiques de transport dont les intérêts sont touchés doivent être consultés avant qu'une décision soit prise sur une demande de concession.

#### Art. 29<sup>55</sup>

2. Entreprises  
sises à l'étranger  
a. Autorisation  
d'exploitation

<sup>1</sup> Les entreprises sises à l'étranger qui transportent des personnes ou des marchandises par aéronef à des fins commerciales doivent être titulaires d'une autorisation de l'office, à moins que des traités internationaux n'en disposent autrement.

<sup>2</sup> L'autorisation est délivrée aux conditions suivantes:

- a. l'entreprise garantit la sécurité et une exploitation aussi respectueuse de l'environnement que possible, conforme aux normes internationales minimales;
- b. elle fait l'objet d'une surveillance adéquate;
- c. aucun intérêt suisse prépondérant ne s'y oppose.

<sup>3</sup> L'autorisation peut être refusée si l'Etat concerné n'autorise pas les entreprises suisses à transporter à des conditions équivalentes des personnes ou des marchandises à des fins commerciales.

<sup>4</sup> L'autorisation est délivrée pour une durée déterminée. Elle peut être renouvelée, modifiée ou annulée.

<sup>54</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 16 déc. 2005, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2007 (RO 2006 1989, 2007 915; FF 2005 3651).

<sup>55</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 26 juin 1998, en vigueur depuis le 15 nov. 1998 (RO 1998 2566 2569; FF 1997 III 1058).

**Art. 30**<sup>56</sup>

b. Concession de routes

<sup>1</sup> Les entreprises sises à l'étranger qui transportent régulièrement des personnes ou des marchandises sur des lignes aériennes doivent être titulaires d'une concession de routes. La concession est octroyée uniquement aux entreprises déjà titulaires de l'autorisation d'exploitation prévue à l'art. 29.

<sup>2</sup> L'office octroie la concession si les conditions fixées dans les traités internationaux sont remplies.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral fixe les conditions qui permettent au département d'octroyer des droits de trafic à des entreprises étrangères en cas d'absence de réglementation internationale. Lors de l'octroi de ces droits, il convient notamment de veiller à ce que la réciprocité soit garantie.

<sup>4</sup> Pour la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux, la Confédération veille à l'emploi de «multiple désignations».

**Art. 31**<sup>57</sup>

3. Dispositions communes

a. Délimitation du trafic de lignes

Le Conseil fédéral délimite le trafic de lignes par rapport au trafic commercial restant.

**Art. 32**<sup>58</sup>

b. Cabotage

Le transport commercial de personnes ou de marchandises entre deux points du territoire suisse est en principe réservé aux entreprises suisses à moins que les traités internationaux n'en disposent autrement.

**Art. 33**<sup>59</sup>

4. Ecoles

<sup>1</sup> Les entreprises qui instruisent le personnel aéronautique doivent être titulaires d'une autorisation délivrée par l'office.

<sup>2</sup> L'autorisation est délivrée si le requérant dispose d'une organisation et d'un personnel enseignant garantissant une instruction appropriée et s'il possède les droits d'usage requis sur un aérodrome adéquat.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités et la procédure d'octroi des autorisations.

<sup>56</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 26 juin 1998, en vigueur depuis le 15 nov. 1998 (RO 1998 2566 2569; FF 1997 III 1058).

<sup>57</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 26 juin 1998, en vigueur depuis le 15 nov. 1998 (RO 1998 2566 2569; FF 1997 III 1058).

<sup>58</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 26 juin 1998, en vigueur depuis le 15 nov. 1998 (RO 1998 2566 2569; FF 1997 III 1058).

<sup>59</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 26 juin 1998, en vigueur depuis le 15 nov. 1998 (RO 1998 2566 2569; FF 1997 III 1058).

**Art. 34<sup>60</sup>****Art. 35<sup>61</sup>****Chapitre III: L’infrastructure****Art. 36<sup>62</sup>**

I. Aérodrome  
1. Compétence,  
hydro-aéro-  
dromes

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral arrête les prescriptions de détail sur la construction et l’exploitation des aérodromes.

<sup>2</sup> Il peut limiter le nombre d’hydro-aérodromes.

**Art. 36a<sup>63</sup>**

2. Exploitation  
a. Concession  
d’exploitation

<sup>1</sup> Une concession est requise pour l’exploitation de tout aérodrome ouvert à l’aviation publique (aéroport). Cette concession est octroyée par le département.

<sup>2</sup> Le concessionnaire est autorisé à exploiter l’aéroport à titre commercial et, en particulier, à prélever des taxes. Il a l’obligation de le rendre accessible à tous les appareils 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>3</sup> La concession peut être transférée à un tiers avec l’accord du département. Si le transfert ne porte que sur certains droits et obligations, le concessionnaire continue de répondre envers la Confédération de l’exécution des obligations dérivant de la loi ou de la concession.

<sup>4</sup> Le concessionnaire dispose du droit d’appropriation.

**Art. 36b<sup>64</sup>**

b. Autorisation  
d’exploitation

<sup>1</sup> Pour l’exploitation des autres aérodromes (champs d’aviation), une autorisation d’exploitation est requise. Cette dernière est délivrée par l’office.

<sup>60</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO **1994** 3010; FF **1992** I 587).

<sup>61</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 26 juin 1998 (RO **1998** 2566; FF **1997** III 1058).

<sup>62</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 8 oct. 1999, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2001 (RO **2001** 1678 1679; FF **1998** 4898).

<sup>63</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>64</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>2</sup> L'autorisation d'exploitation fixe les droits et obligations inhérents à l'exploitation d'un champ d'aviation.

### Art. 36<sup>c65</sup>

c. Règlement d'exploitation

<sup>1</sup> L'exploitant doit édicter un règlement d'exploitation.

<sup>2</sup> Le règlement d'exploitation fixe les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle résulte du plan sectoriel «Infrastructure aéronautique», de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et, le cas échéant, de la décision d'approbation des plans; le règlement d'exploitation doit notamment définir:

- a. l'organisation de l'aérodrome;
- b. les procédures d'approche et de départ ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome.

<sup>3</sup> L'exploitant soumet le règlement d'exploitation à l'approbation de l'office.

<sup>4</sup> Si l'exploitant établit ou adopte le règlement d'exploitation lors de la mise en place ou de la modification d'une installation d'aéroport, l'office approuve ce règlement au plus tôt lors de l'approbation des plans du projet.

### Art. 36<sup>d66</sup>

d. Modifications importantes du règlement d'exploitation

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

<sup>2</sup> La demande doit être publiée dans les organes officiels des cantons et des communes concernés et mise à l'enquête pendant 30 jours.

<sup>3</sup> La procédure d'élimination des divergences au sein de l'administration fédérale est régie par l'art. 62b de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>67</sup>.

<sup>65</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>66</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>67</sup> RS 172.010

<sup>4</sup> Quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>68</sup> peut faire opposition auprès de l'office pendant le délai de mise à l'enquête. Toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure.

<sup>5</sup> Les communes font valoir leurs droits par voie d'opposition.

### Art. 37<sup>69</sup>

3. Procédure  
d'approbation  
des plans  
a. Principe

<sup>1</sup> Les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Sont également considérés comme installations d'aéroport les chantiers et les installations nécessaires à la desserte des chantiers en rapport avec l'aménagement et l'exploitation d'un aéroport.

<sup>2</sup> L'autorité chargée de l'approbation des plans est:

- a. le département, pour les aéroports;
- b. l'office, pour les champs d'aviation.

<sup>3</sup> L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral.

<sup>4</sup> Aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aéroport.

<sup>5</sup> En règle générale, l'approbation des plans des projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement présuppose qu'un plan sectoriel conforme à la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire<sup>70</sup> ait été établi.

### Art. 37a<sup>71</sup>

b. Droit  
applicable

La procédure d'approbation des plans est régie par la présente loi et, subsidiairement, pour les aéroports, par la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx)<sup>72</sup>.

<sup>68</sup> RS 172.021

<sup>69</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>70</sup> RS 700

<sup>71</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO 1994 3010; FF 1992 I 587). Nouvelle teneur selon le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>72</sup> RS 711

**Art. 37b**<sup>73</sup>

c. Procédure  
ordinaire;  
ouverture

La demande d'approbation des plans doit être adressée avec les documents requis à l'autorité compétente. Cette dernière vérifie si le dossier est complet et, au besoin, le fait compléter.

**Art. 37c**<sup>74</sup>

d. Piquetage

<sup>1</sup> Avant la mise à l'enquête de la demande, l'entreprise requérante doit marquer sur le terrain par un piquetage, et pour les bâtiments par des gabarits, les modifications requises par l'ouvrage projeté.

<sup>2</sup> Si des raisons majeures le justifient, notamment pour garantir la sécurité de l'aviation et de procédures opérationnelles ordonnées, l'autorité chargée de l'approbation des plans peut accorder une dérogation totale ou partielle à l'obligation prévue à l'al. 1.

<sup>3</sup> Les objections émises contre le piquetage ou la pose de gabarits doivent être adressées sans retard à l'autorité chargée de l'approbation des plans, mais au plus tard à l'expiration du délai de mise à l'enquête.

**Art. 37d**<sup>75</sup>

e. Consultation;  
publication et  
mise à l'enquête

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

<sup>2</sup> La demande doit être publiée dans les organes officiels des cantons et des communes concernés et mise à l'enquête pendant 30 jours.

<sup>3</sup> Pour les aéroports, la mise à l'enquête institue le ban d'expropriation visé aux art. 42 à 44 LEx<sup>76</sup>.

<sup>73</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO 1994 3010; FF 1992 I 587). Nouvelle teneur selon le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>74</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>75</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>76</sup> RS 711

**Art. 37e**<sup>77</sup>

- f. Avis personnel L'entreprise requérante adresse aux intéressés, au plus tard lors de la mise à l'enquête, un avis personnel les informant des droits à exproprier conformément à l'art. 31 LEx<sup>78</sup>.

**Art. 37f**<sup>79</sup>

- g. Opposition 1 Quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>80</sup> ou de la LEx<sup>81</sup> peut faire opposition auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans pendant le délai de mise à l'enquête. Toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure.
- 2 Toutes les objections en matière d'expropriation et les demandes d'indemnité ou de réparation en nature doivent être déposées dans le même délai pour les installations d'aéroport. Les oppositions et les demandes déposées ultérieurement en vertu des art. 39 à 41 LEx doivent être adressées au département.
- 3 Les communes font valoir leurs droits par voie d'opposition.

**Art. 37g**<sup>82</sup>

- h. Elimination des divergences au sein de l'administration fédérale La procédure d'élimination des divergences au sein de l'administration fédérale est régie par l'art. 62b de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>83</sup>.

**Art. 37h**<sup>84</sup>

4. Décision d'approbation des plans; durée de validité 1 Lorsqu'il approuve les plans de l'installation d'aéroport, le département statue également sur les oppositions en matière d'expropriation.
- 2 L'approbation des plans est caduque si l'exécution du projet de construction n'a pas commencé dans les cinq ans qui suivent l'entrée en force de la décision.

77 Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

78 RS 711

79 Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

80 RS 172.021

81 RS 711

82 Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

83 RS 172.010

84 Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>3</sup> Si des raisons majeures le justifient, l'autorité chargée de l'approbation des plans peut prolonger de trois ans au plus la durée de validité de sa décision. Toute prolongation est exclue si les conditions déterminantes de fait ou de droit ont changé sensiblement depuis l'entrée en force de la décision.

#### Art. 37<sup>85</sup>

5. Procédure simplifiée

<sup>1</sup> La procédure simplifiée d'approbation des plans d'installations d'aérodrome s'applique:

- a. aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un nombre restreint et bien défini de personnes;
- b. aux installations dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement;
- c. aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

<sup>2</sup> La procédure simplifiée s'applique aux plans de détail élaborés sur la base d'un projet déjà approuvé.

<sup>3</sup> L'autorité chargée de l'approbation des plans peut ordonner le piquetage. La demande n'est ni publiée, ni mise à l'enquête. L'autorité chargée de l'approbation des plans soumet les plans aux intéressés, qui peuvent faire opposition dans un délai de 30 jours, sauf s'ils ont donné auparavant leur accord écrit. Elle peut solliciter l'avis des cantons et des communes concernés. Elle leur accorde un délai raisonnable pour se prononcer.

<sup>4</sup> Au surplus, la procédure ordinaire est applicable. En cas de doute, cette dernière est appliquée.

#### Art. 37<sup>86</sup>

6. Procédure d'estimation; envoi en possession anticipé

<sup>1</sup> Après clôture de la procédure d'approbation des plans des installations d'aéroport, une procédure d'estimation est ouverte, au besoin, devant la commission d'estimation, conformément aux dispositions de la LEX<sup>87</sup>. Seules les prétentions qui ont été produites sont prises en considération.

<sup>85</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>86</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>87</sup> RS 711

<sup>2</sup> Le département transmet au président de la commission d'estimation les plans approuvés, le plan d'expropriation, le tableau des droits expropriés ainsi que les prétentions qui ont été produites.

<sup>3</sup> Le président de la commission d'estimation peut autoriser l'envoi en possession anticipé lorsque l'approbation des plans est exécutoire. L'expropriant est présumé subir un préjudice sérieux s'il ne bénéficie pas de l'entrée en possession anticipée. Au surplus, l'art. 76 LEX est applicable.

#### Art. 37<sup>88</sup>

7. Remembrement; compétence

<sup>1</sup> Si les droits réels nécessaires à la réalisation d'un projet concernant une installation d'aéroport peuvent être obtenus par un remembrement mais que le canton n'y procède pas de son propre chef, le département lui demande de l'ordonner dans un délai fixé par lui en vertu du droit cantonal. Si ce délai n'est pas respecté, la procédure ordinaire, qui comprend l'expropriation, est appliquée.

<sup>2</sup> Les mesures suivantes peuvent être prises lors de la procédure de remembrement:

- a. utilisation des biens-fonds de l'entreprise requérante;
- b. réduction de la surface des biens-fonds compris dans le remembrement;
- c. mise en compte de la plus-value provenant des améliorations foncières qui résultent de la construction de l'aéroport;
- d. entrée de l'entreprise requérante en possession anticipée;
- e. autres mesures prévues par le droit cantonal.

<sup>3</sup> La valeur vénale du terrain obtenu par des réductions de surface pour les besoins de l'entreprise requérante est créditée à l'entreprise de remembrement.

<sup>4</sup> Si le droit cantonal ne prévoit pas de procédure spéciale, la procédure relative aux remaniements parcellaires de terrains agricoles, de forêts ou de terrains à bâtir est applicable; l'étendue de la zone à inclure et l'ampleur du remaniement peuvent être limités au remembrement nécessaire à la construction de l'aéroport.

<sup>5</sup> Les frais supplémentaires de remembrement occasionnés par la construction de l'aéroport sont mis à la charge de ce dernier. Si le remembrement n'est nécessaire que pour les besoins de cette construction, l'entreprise requérante supporte la totalité des frais.

<sup>88</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

**Art. 37m<sup>89</sup>**

8. Installations annexes

<sup>1</sup> La mise en place et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation de l'installation d'aérodrome (installations annexes) sont régies par le droit cantonal.

<sup>2</sup> L'autorité cantonale consulte l'office avant de délivrer l'autorisation de construire.

<sup>3</sup> Le projet de construction ne doit pas mettre en danger la sécurité de l'aviation, ni entraver l'exploitation de l'aérodrome.

<sup>4</sup> L'office est habilité à user de toutes les voies de recours prévues par le droit fédéral et le droit cantonal contre les décisions rendues par des autorités cantonales en application de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution.

**Art. 37n<sup>90</sup>**

9. Mise en réserve des terrains nécessaires à des installations de futurs aéroports

A. Zones réservées

a. Détermination

<sup>1</sup> En vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à des installations d'aéroport, l'office peut, d'office ou sur requête de l'exploitant de l'aérodrome, du canton ou de la commune déterminer des zones réservées dont le périmètre est bien délimité. Les services fédéraux, les cantons et les communes, ainsi que les propriétaires fonciers concernés doivent être consultés. La consultation des communes et des propriétaires fonciers incombe aux cantons.

<sup>2</sup> Les décisions portant sur l'établissement de zones réservées sont publiées dans les communes concernées, avec indication du délai de recours. Le recours n'a pas d'effet suspensif.

**Art. 37o<sup>91</sup>**

b. Effet

Dans les zones réservées, les constructions ne peuvent être transformées d'une manière contraire à l'affectation de la zone. Font exception à cette règle les mesures destinées à assurer l'entretien ou à prévenir des dangers ou des effets dommageables. Exceptionnellement, des mesures supplémentaires peuvent être autorisées si le propriétaire renonce à toute indemnisation future pour la plus-value qui en résulte.

<sup>89</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>90</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>91</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

**Art. 37p**<sup>92</sup>

- c. Suppression
- <sup>1</sup> La décision définissant une zone réservée est caduque dès l'entrée en force de la décision fixant les alignements, mais au plus tard après cinq ans; ce délai peut être prolongé de trois ans au plus. La caducité d'une zone réservée n'empêche pas la création d'une nouvelle zone couvrant en tout ou en partie le périmètre de l'ancienne.
- <sup>2</sup> L'office supprime la zone réservée, d'office ou sur requête d'un exploitant d'aéroport, d'un canton ou d'une commune, s'il est établi que l'installation d'aéroport projetée ne sera pas réalisée.
- <sup>3</sup> La décision doit être publiée dans les communes concernées, avec indication du délai de recours.

**Art. 37q**<sup>93</sup>

- B. Alignements  
a. Détermination
- <sup>1</sup> L'office peut déterminer des alignements en vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à des installations d'aéroports existantes ou futures. Les autorités fédérales, les cantons et les communes, ainsi que les propriétaires fonciers concernés doivent être consultés. La consultation des communes et des propriétaires fonciers incombe aux cantons. Les alignements doivent satisfaire aux exigences de l'exécution finale prévisible de ces travaux et tenir compte des impératifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Ils peuvent être limités en hauteur.
- <sup>2</sup> Les alignements ne peuvent être déterminés que sur la base de plans approuvés.
- <sup>3</sup> Les décisions portant sur les alignements sont publiées dans les communes concernées, avec indication du délai de recours.

**Art. 37r**<sup>94</sup>

- b. Effets
- A l'intérieur des alignements, toute transformation d'une construction et toute autre mesure contraire au but de l'alignement sont interdites. Font exception à cette règle les mesures destinées à assurer l'entretien ou à prévenir des dangers ou des effets dommageables. Exceptionnellement, des mesures supplémentaires peuvent être autorisées si le propriétaire renonce à toute indemnisation future pour la plus-value qui en résulte.

<sup>92</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>93</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>94</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

**Art. 37<sup>s</sup>**<sup>95</sup>

c. Suppression

<sup>1</sup> L'office supprime, d'office ou sur requête de l'exploitant de l'aéroport, du canton ou de la commune, les alignements devenus sans objet.

<sup>2</sup> Les décisions portant sur la suppression des alignements sont publiées dans les communes concernées, avec indication du délai de recours.

<sup>3</sup> Les dispositions relatives à l'enrichissement illégitime s'appliquent par analogie si une indemnité a été versée. En cas de transfert de propriété, c'est le nouveau propriétaire qui est tenu à restitution. Les litiges sont tranchés par la commission d'estimation. ...<sup>96</sup>

**Art. 37<sup>t</sup>**<sup>97</sup>

C. Actes préparatoires

A l'intérieur des alignements et des zones réservées dont l'emplacement a déjà été défini ou est en cours de définition, des actes préparatoires peuvent être entrepris. L'art. 15 LEx<sup>98</sup> s'applique par analogie.

**Art. 38**10.<sup>99</sup> Droit d'usage

<sup>1</sup> Dans la mesure où les intérêts militaires le permettent, les aérodromes qui appartiennent à la Confédération sont également ouverts à l'aviation civile.

<sup>2</sup> Les aéronefs au service de l'armée, de la douane et de la police peuvent user gratuitement des aérodromes civils subventionnés par la Confédération s'il n'en résulte pas de perturbations pour l'aviation civile.

<sup>3</sup> Les arrangements spéciaux réglant l'usage des droits statués aux al. 1 et 2 sont réservés.

<sup>95</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>96</sup> Phrase abrogée par le ch. 82 de l'annexe à la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RS **173.32**).

<sup>97</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>98</sup> RS **711**

<sup>99</sup> Anciennement ch. 3.

**Art. 39**<sup>100</sup>11.101 Tarifs des  
aérodromes

1 L'office surveille les tarifs des aérodromes publics pour autant qu'ils s'appliquent aux installations utilisées pour le trafic aérien.

2 Lors de la formation des tarifs, l'exploitant de l'aérodrome tient aussi compte des différents degrés des émissions de bruit et de substances nocives des aéronefs.

**Art. 40**<sup>102</sup>II. Service de la  
navigation  
aérienne  
1. Généralités

1 Le Conseil fédéral organise le service de la navigation aérienne.

2 Il peut confier le service civil et le service militaire de la navigation aérienne, en tout ou en partie, à une société anonyme d'économie mixte sans but lucratif (société) dont la majorité du capital appartient à la Confédération et dont les statuts sont approuvés par le Conseil fédéral. Le service civil et le service militaire de la navigation aérienne sont coordonnés en fonction des besoins. Toute activité relevant de la puissance publique reste réservée à la Confédération.<sup>103</sup>

<sup>2bis</sup> La Confédération veille à ce que la société soit dotée d'un capital suffisant. Si la société réalise un bénéfice, elle peut l'utiliser à la constitution de réserves destinées au financement d'investissements ou, le cas échéant, à la couverture de pertes.<sup>104</sup>

<sup>2ter</sup> La Confédération peut financer initialement, en tout ou en partie, les obligations supplémentaires de la société envers ses institutions de prévoyance lorsque ces obligations découlent de l'établissement des comptes selon des normes internationalement reconnues.<sup>105</sup>

<sup>2quater</sup> La Confédération finance, en tout ou en partie, le capital de couverture supplémentaire prévu par l'ancien droit pour les départs à la retraite anticipée des contrôleurs militaires de la circulation aérienne, en lieu et place des institutions de prévoyance de la société.<sup>106</sup>

<sup>2quinquies</sup> Le Conseil fédéral détermine le mode, le moment et le montant du financement de la société et des paiements aux institutions de prévoyance de cette dernière.<sup>107</sup>

<sup>100</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>101</sup> Anciennement ch. 4.

<sup>102</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>103</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 21 mars 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2003 (RO 2003 2179 2180; FF 2002 4127).

<sup>104</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 21 mars 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2003 (RO 2003 2179 2180; FF 2002 4127).

<sup>105</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 21 mars 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2003 (RO 2003 2179 2180; FF 2002 4127).

<sup>106</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 21 mars 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2003 (RO 2003 2179 2180; FF 2002 4127).

<sup>107</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 21 mars 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2003 (RO 2003 2179 2180; FF 2002 4127).

<sup>3</sup> La société est exemptée de toute imposition fédérale, cantonale et communale.

<sup>4</sup> L'exploitant d'un aérodrome peut assurer le service local de la navigation aérienne avec l'autorisation de l'office, lequel peut aussi l'y contraindre si la sécurité de l'aviation l'exige.

<sup>5</sup> ...<sup>108</sup>

<sup>6</sup> L'activité des services de la navigation aérienne n'est pas limitée aux frontières nationales.

**Art. 40a**<sup>109</sup>

2. Installations de navigation aérienne

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

<sup>2</sup> Les art. 37 à 37*t* s'appliquent par analogie.

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

**Art. 40b**<sup>110</sup>

3. Usage de la propriété de tiers

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

**Art. 41**<sup>111</sup>

III. Obstacles à l'aviation

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

<sup>2</sup> La législation fédérale sur l'expropriation est applicable à la suppression totale ou partielle d'obstacles à la navigation aérienne.

<sup>108</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 21 mars 2003 (RO 2003 2179; FF 2002 4127).

<sup>109</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO 1994 3010; FF 1992 I 587). Nouvelle teneur selon le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>110</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>111</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

**Art. 42**<sup>112</sup>

IV. Restrictions  
de la propriété  
foncière  
a. En général

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire par voie d'ordonnance:

- a. que des bâtiments ou autres obstacles ne peuvent être élevés dans un rayon déterminé autour d'aérodromes publics ou d'installations de navigation aérienne<sup>113</sup> ou à une distance déterminée de routes aériennes que s'ils ne compromettent pas la sécurité de l'aviation (zone de sécurité);
- b. que des bâtiments ne peuvent plus être utilisés ou élevés dans un rayon déterminé autour d'aérodromes publics que si leur genre de construction et leur destination sont compatibles avec les inconvénients causés par le bruit des aéronefs (zones de bruit).

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire que de telles zones de sécurité et de bruit doivent aussi être établies sur le territoire suisse pour des aérodromes publics, des installations de navigation aérienne ou des routes aériennes sis à l'étranger.<sup>114</sup>

<sup>3</sup> L'étendue territoriale et la nature des restrictions apportées à la propriété en faveur d'un aérodrome public sis en Suisse doivent être fixées dans des plans de zone par l'exploitant de l'aérodrome. Les gouvernements des cantons intéressés, l'office et l'Office fédéral de l'environnement<sup>115</sup> seront entendus.<sup>116</sup>

<sup>4</sup> Pour les aérodromes publics sis à l'étranger, l'office se substitue dans les cas prévus à l'al. 3, à l'exploitant de l'aérodrome; il agit de concert avec les autres organes fédéraux intéressés.<sup>117</sup>

<sup>5</sup> Les prescriptions de la législation fédérale sur la protection de l'environnement relatives au bruit, sont réservées.<sup>118</sup>

<sup>112</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>113</sup> Nouvelle désignation selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

<sup>114</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>115</sup> La désignation de l'unité administrative a été adaptée en application de l'art. 16 al. 3 de l'O du 17 nov. 2004 sur les publications officielles (RS 170.512.1).

<sup>116</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>117</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>118</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

**Art. 43**<sup>119</sup>

## b. Procédure

<sup>1</sup> Les plans de zone seront déposés publiquement dans les communes, avec fixation d'un délai d'opposition de trente jours, par l'exploitant de l'aérodrome s'ils sont établis au profit d'un aérodrome sis en Suisse et par l'office s'ils sont établis au profit d'un aérodrome situé à l'étranger, d'une installation de navigation aérienne ou d'une route aérienne. Dès le dépôt, aucune disposition touchant un bien-fonds soumis à restriction, qui serait en opposition avec le plan de zone, ne doit plus être prise sans l'autorisation du déposant.<sup>120</sup>

<sup>2</sup> S'il est formé opposition et qu'aucune entente ne soit possible, l'autorité cantonale compétente transmet l'opposition à l'office.

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

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

**Art. 44**<sup>121 122</sup>

## c. Indemnités

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

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

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

- a. auprès de l'exploitant de l'aérodrome, lorsque le plan de zone est établi en faveur d'un aérodrome sis en Suisse;
- b. auprès de l'office, lorsque le plan de zone est établi en faveur d'un aérodrome sis à l'étranger, d'une installation de navigation aérienne ou d'une route aérienne.<sup>123</sup>

<sup>4</sup> Lorsque l'existence ou l'étendue des prétentions sont contestées, la procédure d'estimation prévue dans la législation fédérale sur l'expropriation est applicable par analogie.

<sup>119</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>120</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>121</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>122</sup> Voir aussi le ch. III des disp. fin. mod. du 17 déc. 1971, à la fin de la présente loi.

<sup>123</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

**Art. 44a**<sup>124</sup>

d. ...

**Art. 44b**<sup>125 126</sup>e. Aérodrômes  
privés

1 Les art. 42 à 44 et 47 ne s'appliquent pas aux aérodrômes ne servant pas au trafic public.

2 Les mesures exigées par l'exploitation doivent être prises dans les formes du droit privé.

3 S'il n'est pas possible de garantir ainsi l'observation des prescriptions en la matière, l'autorisation d'exploiter l'aérodrome sera refusée ou retirée.

**Art. 45**<sup>127</sup>V. Répartition  
des frais1. Exploitant  
d'aérodrome

1 L'exploitant d'un aérodrome supporte les frais de création, d'exploitation et d'entretien de l'aérodrome.

2 Sont en outre à sa charge:

- a. les frais de suppressions ou d'adaptation des obstacles à la navigation aérienne qui entravent l'utilisation d'un aérodrome sis en Suisse;
- b. les indemnités dues selon l'art. 44, al. 1, lorsque l'aérodrome est situé en Suisse.<sup>128</sup>

3 ...<sup>129</sup>

**Art. 46**2. Entreprises de  
transport aériens

Les frais extraordinaires de la navigation aérienne occasionnés par l'exploitation de lignes aériennes déterminées peuvent aussi être mis à la charge des entreprises de transports aériens intéressées.

<sup>124</sup> Anciennement art. 44 bis.

<sup>125</sup> Anciennement art. 44 ter.

<sup>126</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>127</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>128</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>129</sup> Abrogé par le ch. I 62 de la LF du 14 déc. 1984 relative aux mesures d'économie 1984 (RO 1985 660; FF 1984 I 1281).

**Art. 47**<sup>130</sup>

3. Tiers <sup>1</sup> Si des tiers construisent subséquemment des installations, ils supportent seuls les dépenses auxquelles ils doivent consentir pour adapter ces installations aux nécessités de la sécurité de l'aviation.

<sup>2</sup> Si l'adaptation d'une nouvelle installation indispensable entraîne des frais excessivement élevés, la Confédération peut allouer une indemnité spéciale.

**Art. 48**<sup>131</sup>

4. Confédération <sup>1</sup> Sous réserve des art. 45 à 47, la Confédération supporte les dépenses résultant:

- a. du service de la navigation aérienne si elles ne sont pas mises à la charge de la société;
- b. de la suppression ou de l'adaptation d'obstacles à l'aviation existants en Suisse, qui se trouvent en dehors du périmètre d'aérodrome ou en faveur d'un aérodrome sis à l'étranger;
- c. des indemnités dues au titre des restrictions à la propriété foncière opérées en Suisse en faveur d'un aérodrome ou d'une installation de navigation aérienne sis à l'étranger.

<sup>2</sup> La Confédération et la société perçoivent des redevances pour couvrir leurs dépenses en faveur du service de la navigation aérienne.

<sup>3</sup> Pour ce qui est du service de la navigation aérienne, le territoire suisse est considéré comme une entité et les redevances y sont fixées selon des principes uniformes.

<sup>4</sup> Le tarif des redevances perçues par la société est soumis à l'approbation du département.

**Art. 49**<sup>132</sup>**Art. 50**<sup>133</sup>

<sup>130</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 62 de la LF du 14 déc. 1984 relative aux mesures d'économie 1984, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1986 (RO 1985 660; FF 1984 I 1281). Voir aussi la disp. trans. à la fin de ladite loi.

<sup>131</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>132</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971 (RO 1973 1738; FF 1971 I 287).

<sup>133</sup> Abrogé par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et simplification des procédures de décision (RO 1999 3071; FF 1998 2221).

## Titre deuxième: Aéronefs et personnel aéronautique

### Chapitre premier: Les aéronefs

#### Art. 51<sup>134</sup>

- I. Classement
- <sup>1</sup> Le Conseil fédéral arrête les prescriptions sur le classement des aéronefs par catégorie.
  - <sup>2</sup> Il définit en particulier:
    - a. les aéronefs considérés comme des aéronefs d'Etat suisses;
    - b. les aéronefs suisses de catégories spéciales auxquels des règles particulières s'appliquent (art. 2 et 108).
  - <sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut, pour certaines catégories d'aéronefs sans occupant, habiliter les cantons à prendre des mesures, notamment pour réduire les nuisances et le danger auquel personnes et biens sont exposés au sol.

#### Art. 52<sup>135</sup>

- II. Registre matricule
1. En général
- <sup>1</sup> L'office tient le registre matricule suisse.
  - <sup>2</sup> Un aéronef n'est immatriculé dans le registre matricule suisse que:
    - a. s'il n'est pas immatriculé dans le registre matricule d'un autre Etat;
    - b. s'il remplit les conditions d'admission aux examens prescrits;
    - c.<sup>136</sup> si, sous l'aspect des rapports de propriété, il satisfait aux conditions fixées par le Conseil fédéral. En ce qui concerne les ressortissants d'Etats étrangers, le Conseil fédéral peut, pour autant qu'aucune obligation internationale ne s'y oppose, faire dépendre les conditions de la réciprocité que ces Etats accordent à la Suisse. Pour ce faire, il peut conclure des accords avec les Etats étrangers.
  - <sup>3</sup> Outre le propriétaire, un exploitant peut aussi être inscrit dans le registre matricule s'il remplit les conditions requises, indépendamment de la propriété.
  - <sup>4</sup> Le Conseil fédéral arrête les prescriptions de détail sur les conditions, le contenu, la modification et la radiation des immatriculations.

<sup>134</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>135</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>136</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1994 (RO 1994 733 734; FF 1993 I 757).

**Art. 53 et 54**<sup>137</sup>

2. et 3. ...

**Art. 55**4. Conséquences  
juridiques

Les aéronefs immatriculés dans le registre matricule suisse sont réputés suisses.

**Art. 56**<sup>138</sup>

III. Certificats

<sup>1</sup> L'office atteste pour les aéronefs immatriculés au registre matricule suisse:<sup>139</sup>

- a. l'immatriculation, dans le certificat d'immatriculation;
- b. la navigabilité, dans le certificat de navigabilité;
- c.<sup>140</sup> l'émission de bruit et de substances nocives des aéronefs à moteur, dans le certificat de bruit et d'émission de substances nocives;
- d. ...<sup>141</sup>

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire la réunion des certificats de navigabilité, de bruit et d'émission de substances nocives.<sup>142</sup>

<sup>3</sup> ...<sup>143</sup>

<sup>4</sup> Se fondant sur des accords internationaux, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'octroi, la durée de validité, le renouvellement et le retrait des licences et des certificats.<sup>144</sup>

**Art. 57**<sup>145</sup>IV. Construction  
et exploitation  
des aéronefs

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

<sup>137</sup> Abrogés par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO 1994 733; FF 1993 I 757).

<sup>138</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>139</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>140</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>141</sup> Abrogée par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO 1994 3010; FF 1992 I 587).

<sup>142</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>143</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO 1994 3010; FF 1992 I 587).

<sup>144</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>145</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>2</sup> Le département peut édicter des prescriptions sur la construction de certaines parties d'aéronefs.

<sup>3</sup> Les entreprises de construction et les entreprises d'entretien d'aéronefs doivent être titulaires d'une licence de l'office.

#### **Art. 58**<sup>146</sup>

V. Examen  
des aéronefs  
et des appareils  
aéronautiques

<sup>1</sup> La navigabilité des aéronefs immatriculés au registre matricule ainsi que l'émission de bruit et de substances nocives des aéronefs à moteur doivent être contrôlées.<sup>147</sup>

<sup>2</sup> Le département édicte des prescriptions sur les exigences de navigabilité et sur la limitation des émissions sonores et polluantes des aéronefs à moteur.<sup>148</sup>

<sup>3</sup> L'office édicte un règlement concernant l'examen des aéronefs. Il désigne les appareils autres que des aéronefs qui sont soumis à un examen.

<sup>4</sup> Le requérant supporte les frais du contrôle.

#### **Art. 59**

VI. Marques

<sup>1</sup> Tout aéronef circulant dans l'espace aérien suisse doit porter des marques distinctives bien visibles.

<sup>2</sup> L'office détermine le genre des marques, s'il n'est pas réglé par des accords internationaux.

## **Chapitre II: Le personnel aéronautique**

#### **Art. 60**

I. Licences

<sup>1</sup> Les pilotes d'aéronefs, le personnel auxiliaire indispensable pour la conduite d'un aéronef, spécialement les navigateurs, les radiotélégraphistes de bord, les mécaniciens de bord et les personnes qui veulent former du personnel aéronautique doivent, pour exercer leur activité, être au bénéfice d'une licence de l'office, à renouveler périodiquement.

<sup>146</sup> Nouvelle teneur selon le ch I. de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO **1973** 1738 1750; FF **1971** I 287).

<sup>147</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO **1994** 3010 3027; FF **1992** I 587).

<sup>148</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 8 de l'annexe à la LF du 22 mars 2002 sur l'adaptation des dispositions du droit fédéral en matière d'organisation, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2003 (RO **2003** 187 188; FF **2001** 3657)..

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral détermine les autres catégories du personnel aéronautique pour qui la possession d'une licence est exigée.

<sup>3</sup> Il arrête les prescriptions sur l'octroi, le renouvellement et le retrait des licences.

### Art. 61

II. Cartes d'élève <sup>1</sup> Celui qui veut se former à une activité pour laquelle une licence est obligatoire en vertu de l'art. 60 doit avoir une carte d'élève délivrée par l'office.

<sup>2</sup> ...<sup>149</sup>

### Art. 62

III. Certificats étrangers <sup>1</sup> L'office statue sur la validité des certificats étrangers, à moins que des accords internationaux ne soient applicables.

<sup>2</sup> Il a le droit de ne pas reconnaître pour la circulation dans l'espace aérien suisse les certificats délivrés à un ressortissant suisse par un Etat étranger.

### Art. 63

IV. Droits et obligations du personnel aéronautique   
 Le Conseil fédéral détermine, dans l'ordonnance d'exécution ou des règlements spéciaux, les droits et obligations du personnel aéronautique, dans les limites des accords internationaux et de la législation fédérale. Les conditions de travail sont réglées par contrat.

## Deuxième partie: Rapports juridiques résultant de la pratique de l'aviation

### Titre premier: La responsabilité civile envers les tiers

#### Art. 64

I. Etendue de la réparation  
1. Principe <sup>1</sup> Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation contre l'exploitant de l'aéronef s'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

<sup>2</sup> Rentrent dans cette disposition:

- a. le dommage causé par un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité;

<sup>149</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971 (RO 1973 1738; FF 1971 I 287).

- b. le dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef. L'exploitant n'est responsable que jusqu'à concurrence du montant de la garantie qu'il est tenu de fournir en application des art. 70 et 71, si cette personne ne fait pas partie de l'équipage.

<sup>3</sup> L'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée.

### Art. 65

2. Usage illégitime

Celui qui fait usage d'un aéronef sans le consentement de l'exploitant répond du dommage causé. L'exploitant répond avec lui, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la garantie qu'il est tenu de fournir en application des art. 70 et 71.

### Art. 66

3. Collision

En cas de dommage causé à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en collision, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes de dommages.

### Art. 67

II. For

Pour connaître des actions en réparation des dommages est compétent au choix du demandeur:

le tribunal du domicile du défendeur ou

le tribunal du lieu où a été causé le dommage.

### Art. 68

III. Prescription

<sup>1</sup> Ces actions se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pas pu avoir connaissance soit du dommage, soit de son étendue, soit de l'identité de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance.

<sup>2</sup> Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois ans à partir du jour où le dommage a été causé.

### Art. 69

IV. Réserve du droit contractuel

Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas aux dommages causés à la surface dont la réparation est régie par un contrat intervenu entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la présente loi.

**Art. 70**

V. Garantie pour couvrir la responsabilité civile

1. Obligation de s'assurer

<sup>1</sup> Tout exploitant d'un aéronef immatriculé dans le registre matricule suisse doit, sous réserve de l'art. 71, être assuré contre les suites de sa responsabilité envers les tiers auprès d'une entreprise d'assurance autorisée par le Conseil fédéral à pratiquer en Suisse ce genre d'assurance.

<sup>2</sup> L'assurance doit aussi couvrir la responsabilité des personnes chargées par l'exploitant de la conduite de l'aéronef ou d'autres services à bord pour les dommages causés à des tiers dans l'exercice de leur activité professionnelle au service de l'exploitant.

**Art. 71**

2. Dépôt et caution

<sup>1</sup> La garantie des risques peut aussi consister dans un dépôt de valeurs facilement réalisables auprès d'une caisse publique ou d'une banque agréée par l'office, de même que dans le cautionnement solidaire d'une telle banque ou d'une société d'assurance autorisée par le Conseil fédéral à pratiquer l'assurance en Suisse.

<sup>2</sup> La sûreté réelle et le cautionnement devront être complétés aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisation.

**Art. 72**

3. Aéronefs de la Confédération et des cantons

La Confédération et les cantons ne sont pas tenus de fournir une garantie pour les aéronefs.

**Art. 73**

4. Aéronefs étrangers

L'obligation de fournir une garantie pour les aéronefs étrangers est régie par les accords internationaux. A défaut de tels accords, l'office peut faire dépendre l'usage de l'espace aérien suisse de la fourniture préalable d'une garantie.

**Art. 74<sup>150</sup>**

V. Autres prescriptions

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'obligation de fournir des garanties, en particulier sur leur montant et sur la délivrance d'attestations officielles relatives au genre, au montant et à la durée de validité des garanties fournies.

<sup>2</sup> Il peut étendre l'obligation de fournir des garanties à certaines catégories d'aéronefs suisses qui ne sont pas inscrites au registre matricule.

<sup>150</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>3</sup> Par analogie à la législation sur la circulation routière, le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions relatives aux dommages causés par des aéronefs inconnus ou non assurés.

## **Titre deuxième: Le droit de transport aérien**

### **Art. 75**<sup>151</sup>

#### I. Généralités

<sup>1</sup> Après avoir entendu la commission de l'aviation, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport des personnes et des bagages, des biens et des animaux, y compris la responsabilité civile du transporteur à l'égard des voyageurs et des expéditeurs; ce faisant, il s'en tient aux principes des conventions internationales liant la Suisse.

<sup>2</sup> Pour le trafic interne, le Conseil fédéral pourra simplifier les formalités d'expédition.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral pourra régler différemment la limitation de la responsabilité civile en faveur des personnes lésées pour le trafic international non régi par des conventions internationales sur la responsabilité civile dans le transport aérien, qui lient la Suisse, ainsi que pour le trafic interne.

<sup>4</sup> Lorsqu'aux termes des conventions applicables, un relèvement contractuel des limites de responsabilité est réservé, le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions selon lesquelles l'octroi de concessions et d'autorisations à des entreprises suisses du trafic aérien commercial doit être subordonné à la charge qu'elles offrent aux passagers un montant plus élevé au titre de la responsabilité civile.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions sur l'instauration d'un système d'indemnisation par une assurance qui, en cas de limitation de la somme de la responsabilité civile, assurerait, à titre complémentaire, la couverture totale ou partielle des droits à réparation à la suite d'un décès ou de lésions corporelles; il peut prévoir que des primes correspondantes soient perçues lors de la vente des billets de passage.<sup>152</sup>

### **Art. 76**

#### II. Réserve de la législation postale

Les dispositions spéciales de la législation postale sont réservées pour le transport des envois postaux par la voie aérienne.

<sup>151</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>152</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

**Art. 76a**<sup>153</sup>

III. Couverture

<sup>1</sup> Les entreprises suisses de trafic aérien commercial sont tenues de s'assurer contre les suites de leur responsabilité civile en tant que transporteur aérien jusqu'à concurrence du montant à fixer par le Conseil fédéral.

<sup>2</sup> Sous réserve des accords internationaux liant la Suisse, le Conseil fédéral peut faire dépendre l'octroi de concessions et d'autorisations à des entreprises étrangères du trafic aérien commercial de l'existence d'une assurance suffisante, propre à couvrir leur responsabilité civile en tant que transporteur.

### **Titre troisième: Dispositions communes sur la responsabilité civile**

**Art. 77**

I. Assurance fédérale en cas d'accidents

<sup>1</sup> Les droits découlant de la présente loi sont garantis aux lésés qui sont assurés conformément à la loi fédérale du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents<sup>154</sup>. Les assureurs sont subrogés aux droits des assurés, conformément aux art. 72 à 75 de la loi fédérale du 6 octobre 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales<sup>155</sup>.<sup>156</sup>

<sup>2</sup> Tous droits plus étendus de la victime ou de ses survivants provenant d'un accident causé par un aéronef restent acquis.

**Art. 78**

II. Assurance militaire

Si une personne couverte par l'assurance militaire est victime d'un accident causé par l'emploi d'un aéronef militaire suisse, la législation fédérale sur l'assurance militaire est seule applicable.

**Art. 79**

III. Droit des obligations

En tant que les art. 64 à 78 de même que les prescriptions édictées par le Conseil fédéral pour leur exécution n'en disposent pas autrement, les dispositions du code des obligations<sup>157</sup> sont applicables.

<sup>153</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>154</sup> RS 832.20

<sup>155</sup> RS 830.1

<sup>156</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 5 de l'annexe à la LF du 6 oct. 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2003 (RS 830.1).

<sup>157</sup> RS 220

## Titre quatrième: La saisie conservatoire des aéronefs

### Art. 80

#### I. Définition

Les articles suivants entendent par saisie conservatoire tout acte, quel que soit son nom, par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef, sans que le saisissant puisse invoquer un jugement exécutoire, obtenu préalablement dans la procédure ordinaire, ou un titre d'exécution équivalent.

### Art. 81

#### II. Exclusion

1 Sont exempts de saisie conservatoire:

- a. les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat;
- b. les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne de transports publics exploitée régulièrement et les aéronefs de réserve indispensables;
- c. tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

2 Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

### Art. 82

#### III. Empêchement de la saisie par la fourniture d'une garantie

1 Une garantie suffisante empêche la saisie conservatoire ou donne droit à la mainlevée immédiate.

2 La garantie est suffisante si elle couvre le montant de la dette et les frais et si elle est affectée exclusivement au paiement du créancier, ou si elle couvre la valeur de l'aéronef lorsque celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

### Art. 83

#### IV. Procédure

1 Dans tous les cas, il sera statué par une procédure sommaire et rapide sur la demande en mainlevée de la saisie conservatoire.

2 Les gouvernements cantonaux arrêteront par une ordonnance les prescriptions nécessaires en matière de procédure;.<sup>158</sup>

<sup>158</sup> 2<sup>e</sup> membre de la phrase abrogé par le ch. II 33 de la LF du 15 déc. 1989 relative à l'approbation d'actes législatifs des cantons par la Confédération (RO 1991 362; FF 1988 II 1293).

**Art. 84**

V. Obligation de réparer le dommage causé par une saisie conservatoire injustifiée

<sup>1</sup> S'il a été procédé à la saisie d'un aéronef insaisissable d'après les dispositions de la présente loi ou si le débiteur a dû fournir une garantie pour empêcher la saisie ou pour en obtenir la mainlevée, le saisissant est responsable suivant le code des obligations<sup>159</sup> du dommage en résultant pour l'exploitant ou le propriétaire.

<sup>2</sup> La même règle s'applique en cas de saisie conservatoire opérée sans juste cause.

<sup>3</sup> La demande en réparation du dommage doit être introduite soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant le tribunal du lieu de la saisie conservatoire.

**Art. 85**

VI. Réserves

Les prescriptions qui précèdent ne s'appliquent pas aux mesures conservatoires qui sont prises en vertu du droit de faillite, du droit administratif ou du droit pénal.

**Art. 86**

VII. Aéronefs étrangers

Les art. 80 à 85 sont aussi applicables aux aéronefs étrangers si l'Etat dans le registre matricule duquel ils sont immatriculés assure la réciprocité.

**Art. 87**

VIII. Protection de la propriété industrielle

Les accords internationaux sur la protection de la propriété industrielle sont réservés.

**Titre cinquième: Dispositions pénales<sup>160</sup>****Chapitre premier: Infractions****Art. 88**

I. Délits  
1. Interdictions de circuler

<sup>1</sup> Celui qui, violant une interdiction de circuler décrétée en vertu de l'art. 7, aura pénétré intentionnellement par la voie aérienne dans l'espace aérien, ou quitté la Suisse par cette voie, ou survolé une zone interdite sera puni de l'emprisonnement pour un an au plus ou d'une amende de 10 000 francs au plus.

<sup>159</sup> RS 220

<sup>160</sup> A partir du 1<sup>er</sup> janv. 2007, les peines et les délais de prescription doivent être adaptés selon la clé de conversion de l'art. 333 al. 2 à 6 du code pénal (RS 311.0), dans la teneur de la LF du 13 déc. 2002 (RO 2006 3459).

<sup>2</sup> Si le délinquant a violé en outre les prescriptions de l'art. 18 sur l'obligation d'atterrir, la peine sera l'emprisonnement pour deux ans au plus et une amende de 20 000 francs au plus.

<sup>3</sup> Si le délinquant a agi par négligence, la peine sera l'emprisonnement pour six mois au plus ou une amende de 5000 francs au plus.

### Art. 89

2. Pilotage d'un aéronef portant de fausses marques

<sup>1</sup> Celui qui intentionnellement aura piloté ou fait piloter un aéronef portant des marques fausses ou falsifiées, ou ne portant pas les marques prescrites à l'art. 59, sera puni de l'emprisonnement pour cinq ans au plus et d'une amende de 20 000 francs au plus.

<sup>2</sup> Dans les cas de très peu de gravité, le juge pourra prononcer simplement l'amende.

<sup>3</sup> Si le délinquant a agi par négligence, la peine sera l'emprisonnement pour six mois au plus ou une amende de 10 000 francs au plus.

<sup>4</sup> Est aussi punissable celui qui a piloté ou fait piloter en dehors de Suisse un aéronef portant sans droit des marques suisses. L'art. 4, al. 2, du code pénal suisse<sup>161</sup> est applicable.

### Art. 89a<sup>162</sup>

2a. Inobservation des instructions d'un aéronef intercepteur

<sup>1</sup> Celui qui, en qualité de commandant de bord d'un aéronef, ne suit pas les instructions d'un aéronef intercepteur, données selon les règles de l'air, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

<sup>2</sup> L'acte est également punissable s'il a été commis à l'étranger à bord:

- a. d'un aéronef suisse;
- b. d'un aéronef étranger utilisé par un exploitant dont le siège de l'entreprise se trouve en Suisse ou qui y a sa résidence permanente.

<sup>3</sup> L'art. 4, al. 2, du code pénal<sup>163</sup> est applicable.

### Art. 90

3. Mise en danger par l'aviation

<sup>1</sup> Celui qui, pendant un vol, comme commandant d'un aéronef, membre de l'équipage ou passager aura violé intentionnellement les prescriptions légales ou les règles reconnues de la circulation et ainsi mis en danger sciemment la personne ou les biens de tiers à la surface sera puni de l'emprisonnement pour trois ans au plus.

<sup>161</sup> RS 311.0

<sup>162</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>163</sup> RS 311.0

<sup>2</sup> Si le délinquant a agi par négligence, la peine sera l'emprisonnement pour six mois au plus ou une amende de 10 000 francs au plus.

**Art 90<sup>bis</sup>** <sup>164</sup>

4. Diminution des facultés de membres d'équipage de conduite

Celui qui aura assuré les fonctions de membre d'équipage de conduite alors qu'il était pris de boisson ou qu'il se trouvait sous l'influence de narcotiques ou de substances psychotropes,

celui qui, intentionnellement, se sera opposé ou dérobé à une prise de sang ou à un examen médical complémentaire ordonnés par l'autorité ou qui aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but,

sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

**Art. 91** <sup>165</sup>

II. Contraventions

1. Celui qui, intentionnellement ou par négligence, aura contrevenu à la présente loi, à des accords internationaux sur l'aviation, à des prescriptions d'exécution ou à une décision à lui signifiée en vertu de ces dispositions, sous la menace de la peine prévue au présent article,

celui qui n'aura pas exécuté une obligation contenue dans une concession ou une autorisation accordée en vertu de la présente loi, de ses prescriptions d'exécution ou d'un accord international sur l'aviation,

sera puni des arrêts ou d'une amende de 20 000 francs au plus.

2. <sup>166</sup> Dans les cas de très peu de gravité, il est possible de renoncer à infliger une peine.

**Art. 91<sup>bis</sup>** <sup>167</sup>

IIa. Autres dispositions pénales

Les dispositions spéciales de la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif<sup>168</sup> (art. 14 à 18) sont applicables.

**Art. 92**

III. Mesures administratives

1. En général

S'il y a eu violation des dispositions de la présente loi ou des ordonnances et autres prescriptions édictées pour son application par les autorités compétentes ou des dispositions des accords sur l'aviation,

<sup>164</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>165</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>166</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 24 juin 1977 (RO 1977 2110; FF 1976 III 1267). Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>167</sup> Introduit par le ch. 15 de l'annexe au DPA, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1975 (RS 313.0).

<sup>168</sup> RS 313.0

l'office peut, indépendamment de l'introduction et du résultat de toute procédure pénale, prononcer:

- a. le retrait temporaire ou définitif d'autorisations, licences et certificats ou la restriction de leur étendue;
- b. le séquestre d'aéronefs dont l'usage ultérieur mettrait en danger la sécurité publique ou dont l'usage abusif est à craindre.

### Art. 93

2. Retrait de concession

Une concession accordée en vertu des art. 28, 30 ou 37<sup>169</sup> peut être retirée en tout temps sans indemnité en cas d'infraction grave ou répétée aux obligations du concessionnaire.

### Art. 94<sup>170</sup>

IV. ...

### Art. 95<sup>171</sup>

V. Dispositions générales

<sup>1</sup> Les dispositions générales de la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif<sup>172</sup> sont applicables aux contraventions visées par l'art. 91.

<sup>2</sup> Les dispositions générales du code pénal suisse<sup>173</sup> sont applicables aux autres infractions.

## Chapitre II: Champ d'application et poursuite pénale

### Art. 96<sup>174</sup>

I. Applicabilité des dispositions pénales quant au lieu  
1. Principe

Sous réserve des art. 89, al. 4, 97 et 97<sup>bis</sup> de la présente loi ou des art 4 à 6 du code pénal suisse<sup>175</sup>, les dispositions pénales ne s'appliquent qu'à celui qui a commis un acte punissable en Suisse.

<sup>169</sup> Nouvelle teneur du renvoi selon le ch. I de la LF du 26 juin 1998, en vigueur depuis le 15 nov. 1998 (RO 1998 2566 2569; FF 1997 III 1058).

<sup>170</sup> Abrogé par le ch. 15 de l'annexe au DPA (RS 313.0).

<sup>171</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 15 de l'annexe au DPA, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1975 (RS 313.0).

<sup>172</sup> RS 313.0

<sup>173</sup> RS 311.0

<sup>174</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>175</sup> RS 311.0

**Art. 97**<sup>176</sup>

2. Actes punis-  
sables commis à  
bord d'aéronefs  
suisses

<sup>1</sup> Le droit pénal suisse s'applique également aux actes commis en dehors de la Suisse, à bord d'un aéronef suisse.

<sup>2</sup> De plus, les membres de l'équipage d'un aéronef suisse sont soumis au droit pénal suisse s'ils ont commis l'acte hors de l'aéronef dans l'exercice de leurs fonctions professionnelles.

<sup>3</sup> Un jugement ne peut être prononcé que si l'auteur se trouve en Suisse et n'en est pas extradé ou s'il y a été extradé en raison de cet acte.

<sup>4</sup> L'art. 6, ch. 2, du code pénal suisse<sup>177</sup> est applicable quelle que soit la nationalité de l'auteur.

**Art. 98**

II. Juridiction

<sup>1</sup> Sous réserve de l'al. 2, les infractions commises à bord d'un aéronef relèvent de la juridiction pénale fédérale.<sup>178</sup>

<sup>2</sup> L'office est l'autorité administrative compétente pour poursuivre et juger, selon la procédure prévue par la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif<sup>179</sup>, les contraventions réprimées par l'art. 91.<sup>180</sup>

<sup>3</sup> L'autorité suisse compétente pourra s'abstenir de poursuivre lorsqu'une infraction aura été commise à bord d'un aéronef étranger dans l'espace aérien suisse ou à bord d'un aéronef suisse hors de ce même espace aérien.<sup>181</sup>

**Art. 99**

III. Attributions  
du commandant

<sup>1</sup> Si une infraction est commise à bord d'un aéronef suisse, le commandant doit prendre toutes les mesures requises pour la conservation des preuves.<sup>182</sup>

<sup>2</sup> Jusqu'à l'intervention de l'autorité compétente, il procède aux actes d'instruction qui ne souffrent aucun délai.<sup>183</sup>

<sup>176</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 juin 1977, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1978 (RO 1977 2110 2115; FF 1976 III 1267).

<sup>177</sup> RS 311.0

<sup>178</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>179</sup> RS 313.0

<sup>180</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 15 de l'annexe au DPA, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1975 (RS 313.0).

<sup>181</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 15 de l'annexe au DPA, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1975 (RS 313.0).

<sup>182</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>183</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 15 de l'annexe au DPA, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1975 (RS 313.0).

<sup>3</sup> Il est autorisé à fouiller les passagers et les membres de l'équipage ainsi qu'à séquestrer les objets pouvant servir de moyens de preuve.<sup>184</sup>

<sup>4</sup> S'il y a péril en la demeure, le commandant est en droit d'arrêter provisoirement les suspects.<sup>185</sup>

<sup>5</sup> Les art. 39, 40 et 45 à 52 de la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif<sup>186</sup> qui concernent l'interrogatoire de l'inculpé, la réunion d'informations, l'exécution de mesures de contrainte, le séquestre, la perquisition et l'arrestation provisoires sont applicables.<sup>187</sup>

### Art. 100

IV. Communication obligatoire

Toutes les autorités de police ou de justice sont tenues de communiquer à l'office tout fait punissable qui pourrait entraîner le retrait d'autorisations, licences et certificats au sens de l'art. 92.

### Art. 100<sup>bis</sup> 188

V. Mesures de prévention des attentats

<sup>1</sup> Lorsqu'il existe des soupçons qu'un attentat pourrait être commis sur un aéronef décollant de Suisse, le commandant de police compétent pour l'aérodrome est en droit d'ordonner un contrôle et, au besoin, la fouille de l'aéronef. Sur demande de la police cantonale, l'équipage et le personnel de l'infrastructure sont tenus d'aider les organes de la police à appliquer ces mesures.

<sup>2</sup> Lorsqu'il existe des soupçons qu'un tel attentat pourrait être commis au moyen d'envois postaux ou de fret aériens, le commandant de police mentionné à l'al. 1 est en droit d'ordonner un contrôle et, au besoin, la fouille des envois postaux et du fret en cause. La Poste Suisse et ses agents sont tenus de remettre les envois postaux suspects à la police cantonale.<sup>189</sup>

<sup>3</sup> Lorsqu'il existe des soupçons qu'un attentat pourrait être commis à bord d'un aéronef en vol, le commandant de police mentionné à l'al. 1 est en droit d'ordonner la fouille des passagers et des bagages à main, pour détecter les armes et les explosifs. Le passager qui s'y oppose peut être exclu du vol sans indemnité.

<sup>184</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 15 de l'annexe au DPA, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1975 (RS 313.0).

<sup>185</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 15 de l'annexe au DPA, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1975 (RS 313.0).

<sup>186</sup> RS 313.0

<sup>187</sup> Introduit par le ch. 15 de l'annexe au DPA, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1975 (RS 313.0).

<sup>188</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>189</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 18 de l'appendice à la loi du 30 avril 1997 sur l'organisation de la poste, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1998 (RS 783.1).

<sup>4</sup> Lors des contrôles et fouilles prévus aux al. 1 à 3, il y a lieu de sauvegarder au maximum le secret privé. Dans la mesure du possible, les intérêts du trafic aérien seront aussi pris en considération. Le traitement douanier doit être assuré.

<sup>5</sup> La responsabilité des dommages survenant lors des opérations de contrôle est réglée par les dispositions de la loi fédérale du 14 mars 1958 sur la responsabilité de la Confédération, des membres de ses autorités et de ses fonctionnaires<sup>190</sup>.

#### Art. 100<sup>ter</sup> 191

VI. Constatation de l'ébriété et d'états analogues

<sup>1</sup> Les membres de l'équipage de conduite seront soumis à un examen approprié lorsque des indices permettent de conclure qu'ils sont pris de boisson ou qu'ils se trouvent sous l'influence de narcotiques ou de substances psychotropes. La prise de sang peut être imposée.

<sup>2</sup> Les chefs d'aérodrome et les organes de la police compétente sont habilités à ordonner les mesures requises. Lorsque les chefs d'aérodrome interviennent, ils doivent immédiatement faire appel à la police si une première enquête confirme les soupçons énoncés à l'al. 1.

<sup>3</sup> Les prescriptions sur la procédure à suivre pour prélever et analyser le sang et sur les autres mesures à prendre à l'endroit des usagers de la route sont applicables par analogie.

### Troisième partie: Développement de l'aviation

#### Art. 101<sup>192</sup>

I. Prestations de la Confédération  
1. Aux entreprises de ligne<sup>193</sup>

<sup>1</sup> La Confédération peut allouer des subventions ou des prêts à l'aviation pour l'exploitation des lignes aériennes régulières.<sup>194</sup>

<sup>2</sup> Dans tous les cas, il sera tenu compte de la situation financière du bénéficiaire.

<sup>190</sup> RS 170.32

<sup>191</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO 1973 1738 1750; FF 1971 I 287).

<sup>192</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 62 de la LF du 14 déc. 1984 relative aux mesures d'économie 1984, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1986 (RO 1985 660; FF 1984 I 1281). Voir aussi la disp. trans. à la fin de ladite loi.

<sup>193</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>194</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

**Art. 101a**<sup>195</sup>

2. Aux aérodromes

<sup>1</sup> La Confédération peut allouer des prêts assortis d'intérêts et de conditions d'amortissement préférentiels, jusqu'à concurrence de 25 % des frais de construction, pour améliorer ou agrandir les aéroports de Bâle-Mulhouse, de Genève et de Zurich; si des raisons importantes le justifient, elle peut exceptionnellement dépasser cette limite.

<sup>2</sup> La Confédération peut allouer des prêts à intérêts préférentiels, jusqu'à concurrence de 25 %:

- a. des frais de construction, d'équipement, d'amélioration ou d'agrandissement des aérodromes qui servent en premier lieu au trafic commercial régional ou, dans une large mesure, à l'instruction et au perfectionnement aéronautique ou encore à l'Ecole suisse d'aviation de transport;
- b. des indemnités qui doivent être versées à la suite de restrictions de la propriété foncière selon l'art. 44, al. 1.

**Art. 102**<sup>196</sup>

II. Participations

La Confédération peut participer à des entreprises exploitant des aérodromes et à des entreprises de transport aériens lorsque l'intérêt général le justifie.

**Art. 103**<sup>197</sup>

III. Examen de la compatibilité des aides d'Etat

<sup>1</sup> La Commission de la concurrence examine la compatibilité avec l'art. 13 de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien<sup>198</sup>:

- a.<sup>199</sup> des projets de décisions du Conseil fédéral favorisant certaines entreprises ou la production de certains produits entrant dans le champ d'application de l'accord, notamment des prestations et des participations prévues aux art. 101 et 102 de la présente loi;

<sup>195</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO **1994** 3010; FF **1992** I 587). Abrogé par le ch. II 21 de la LF du 6 oct. 2006 sur la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2008 (RO **2007** 5779 5818; FF **2005** 5641).

<sup>196</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1971, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1974 (RO **1973** 1738 1750; FF **1971** I 287).

<sup>197</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 26 juin 1998 (RO **1998** 2566; FF **1997** III 1058). Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 19 mars 2004, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2004 (RO **2004** 3867 3868; FF **2003** 5688).

<sup>198</sup> RS **0.748.127.192.68**

<sup>199</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 21 de la LF du 6 oct. 2006 sur la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2008 (RO **2007** 5779 5818; FF **2005** 5641).

- b. des mesures similaires de soutien des cantons et des communes, ainsi que d'autres corporations ou établissements suisses d'économie mixte ou de droit public;
- c. des mesures similaires de soutien de la Communauté européenne ou de ses Etats membres.

<sup>2</sup> La Commission de la concurrence est indépendante du Conseil fédéral et de l'administration lors de l'examen.

<sup>3</sup> Les autorités chargées de prendre une décision tiennent compte du résultat de l'examen.

#### **Art. 103a**<sup>200</sup>

IV. Formation et perfectionnement aéronautiques

<sup>1</sup> La Confédération soutient la formation et le perfectionnement des candidats aptes à devenir pilotes militaires, pilotes professionnels, instructeurs de vol ou éclaiteurs.

<sup>2</sup> La formation s'effectue principalement dans des écoles privées.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut déléguer à des organisations aéronautiques la direction administrative, les tâches de renseignements sur les possibilités de faire carrière dans l'aéronautique ainsi que la publicité. La Confédération les dédommage de leurs dépenses au prix de revient. Les détails sont réglés par contrat.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral règle la surveillance et crée un organe chargé de concilier les intérêts des services concernés.

#### **Art. 103b**<sup>201</sup>

V. Ecole suisse d'aviation de transport

1. Généralités

<sup>1</sup> La Confédération crée une Ecole suisse d'aviation de transport (école) ou donne mandat d'en exploiter une à son compte.

<sup>2</sup> L'école a pour tâche de former les membres du personnel aéronautique qui, pour exercer leur activité, doivent être au bénéfice d'une licence personnelle de l'office.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral précise ses tâches, les conditions d'admission des élèves, l'exploitation et la répartition des frais.

#### **Art. 103c**<sup>202</sup>

2. Surveillance

L'école est placée sous la surveillance de l'office.

<sup>200</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>201</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>202</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

**Art. 103**<sup>d203</sup>

3. Prestations financières

Le département règle les prestations financières que les élèves et les entreprises de transport aérien versent à l'école.

### Quatrième partie: Champ d'application et dispositions finales

**Art. 104**<sup>204</sup>

I. Réserve de la législation sur le télé-communications

Les dispositions de la législation sur les télécommunications sont réservées.

**Art. 105**

II. Réserve de la législation douanière

<sup>1</sup> Les prescriptions de la législation douanière sont réservées.

<sup>2</sup> Les exploitants d'aérodromes sont tenus de mettre à disposition les locaux nécessaires aux formalités douanières.

**Art. 106**III. Application de la loi aux aéronefs militaires  
1. En général

<sup>1</sup> La Confédération ne répond que selon les art. 64 à 74 et 77 à 79 des dommages qui sont causés par un aéronef militaire suisse à des personnes et à des biens qui se trouvent à la surface.

<sup>2</sup> La présente loi ne s'applique, pour le reste, aux aéronefs militaires que dans la mesure où elle leur aura été expressément déclarée applicable par le Conseil fédéral.

**Art. 107**

2. Règles pour la sécurité de la circulation et ordonnance sur les signaux

Le service compétent du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports prendra, d'entente avec l'office, les mesures nécessaires pour que les règles édictées dans l'intérêt de la sécurité de la circulation et celles qui concernent les signaux soient observées lors de l'usage militaire d'aéronefs. Si ces règles sont fixées par des accords internationaux conclus par la Suisse, elles s'appliquent de plein droit à cet usage militaire.

<sup>203</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO 1994 3010 3027; FF 1992 I 587).

<sup>204</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 18 de l'appendice à la loi du 30 avril 1997 sur l'organisation de la Poste, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1998 (RS 783.1).

**Art. 107a**<sup>205</sup>

IIIa. Protection des données

<sup>1</sup> L'office traite les données personnelles nécessaires à l'application de la présente loi, y compris les données relatives:

- a. aux poursuites et aux sanctions pénales et administratives visées par la présente loi;
- b. aux capacités (y compris le certificat de bonne vie et mœurs et l'extrait de casier judiciaire), à la qualification et à la santé du personnel de l'aviation civile.

<sup>2</sup> L'office communique ces données à d'autres autorités cas par cas si l'exécution de la présente loi ou des lois que ces autorités doivent faire appliquer l'exige.

<sup>3</sup> L'office peut conserver ces données dans un fichier électronique.

**Art. 108**

IV. Règles spéciales

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut prévoir que certaines dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas aux aéronefs de catégories spéciales. Appartiennent à des catégories spéciales:

- a. les aéronefs d'Etat qui ne sont pas des aéronefs militaires;
- b. les aéronefs sans moteur;
- c. les aéronefs à moteur sans occupant;
- d. les aéronefs à moteur avec occupants et dont le poids ou la charge alaire sont minimales.<sup>206</sup>

<sup>2</sup> Il peut, le cas échéant, établir des règles spéciales pour ces catégories d'aéronefs. Les mesures du Conseil fédéral ne peuvent cependant pas déroger aux dispositions sur la responsabilité civile et aux dispositions pénales contenues dans la présente loi.

**Art. 109**

V. Exécution d'accords internationaux et adaptation au développement technique

Le Conseil fédéral est autorisé à prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures que commandent:

- a. l'exécution des accords internationaux relatifs à l'aviation qui ont été approuvés par les Chambres fédérales;
- b. l'application à la circulation aérienne en Suisse des règles contenues dans ces accords;

<sup>205</sup> Introduit par le ch. I 13 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>206</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 juin 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1995 (RO **1994** 3010 3027; FF **1992** I 587).

- c. l'admission de nouveautés techniques dans le domaine de l'aviation.

### Art. 110

VI. Clause  
abrogatoire

Sont abrogées dès l'entrée en vigueur de la présente loi toutes les dispositions contraires, notamment:

- a. l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920<sup>207</sup> concernant la réglementation de la circulation aérienne en Suisse et les prescriptions d'exécution édictées par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et l'Office aérien;
- b. les prescriptions du Conseil fédéral du 24 janvier 1921<sup>208</sup> concernant la circulation des aéronefs au-dessus des eaux et sur les eaux.

### Art. 111

VII. Entrée  
en vigueur;  
exécution

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi; il est chargé de son exécution.

Date de l'entrée en vigueur: 15 juin 1950<sup>209</sup>

## Dispositions finales de la modification du 17 décembre 1971<sup>210</sup>

<sup>1</sup> Lors de l'application de l'art. 44, il y a lieu de tenir également compte des installations qui ont été aménagées après le 1<sup>er</sup> janvier 1971 à proximité des aérodromes existants, eu égard à la constitution de zones de sécurité ou de zones de bruit.

<sup>2</sup> Les procédures au sens de l'art. 44 qui sont engagées selon le droit cantonal lors de l'entrée en vigueur de la présente loi<sup>211</sup>, aux fins de créer des zones de bruit, seront menées à chef selon le droit cantonal.

IV et V<sup>212</sup>

<sup>207</sup> [RO 36 177]

<sup>208</sup> [RO 37 77]

<sup>209</sup> ACF du 5 juin 1950 (RO 1950 I 516)

<sup>210</sup> RO 1973 1738; FF 1971 I 287

<sup>211</sup> Cette loi est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janv. 1974, sauf l'art. 34 qui est entré en vigueur le 23 nov. 1973 (RO 1973 1750).

<sup>212</sup> Abrogés par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO 1994 3010; FF 1992 I 587).

**Dispositions finales de la modification du 26 juin 1998<sup>213</sup>**

<sup>1</sup> Les autorisations d'exploitation délivrées selon le droit en vigueur demeurent valables jusqu'à leur échéance. Elles ne peuvent plus être modifiées ni renouvelées.

<sup>2</sup> Les droits découlant de concessions existantes restent acquis pour autant qu'ils soient effectivement exercés au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification. Ils sont repris dans les concessions de routes. L'atteinte à ces droits par des traités internationaux ultérieurs ne donnera droit à aucun dédommagement par la Confédération. Les droits concédés existants peuvent être retirés ou limités, sous réserve d'un éventuel dédommagement.

**Dispositions finales de la modification du 18 juin 1999<sup>214</sup>**

<sup>1</sup> Les demandes de concession et d'autorisation de construire en cours d'examen à l'entrée en vigueur de la présente modification sont régies par la procédure d'approbation des plans. En cas d'expropriation, la procédure d'opposition doit être au besoin mise en œuvre a posteriori.

<sup>2</sup> Les recours pendants sont régis par les anciennes règles de procédure.

<sup>213</sup> RO 1998 2566; FF 1997 III 1058

<sup>214</sup> RO 1999 3071; FF 1998 2221