

Aux membres de la CTT-N

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Berne, le 19 janvier 2026

25.086 Loi fédérale sur l'aviation. Modification

Audition d'AEROSUISSE du 19 janvier 2026 auprès de la CTT-N

Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers nationaux,

Dans le cadre de l'audition de la Commission des transports et des télécommunications concernant la révision de la loi sur l'aviation (LA), nous vous soumettons ci-après les propositions d'AEROSUISSE pour l'examen par article.

Pour AEROSUISSE, la protection des horaires d'exploitation actuels des aéroports nationaux est primordiale. La LA améliore ainsi les conditions-cadres nécessaires pour garantir la connectivité aérienne de la Suisse. Une économie et une société ouvertes sur l'international comme la Suisse ont besoin de compagnies aériennes basées en Suisse, d'aéroports performants disposant d'horaires d'exploitation compétitifs ainsi que d'un service moderne de navigation aérienne. Pour maintenir les horaires d'exploitation actuels, il est urgent d'assurer la sécurité juridique en précisant la protection des droits acquis, afin que les horaires d'exploitation ne soient pas remis en question dans les différentes procédures d'autorisation et de recours. Cela concerne tous les aéroports nationaux. Le statu quo reste donc inchangé sur le fond.

Proposition :

L'article 36a^{bis} est à compléter comme suit :

¹ ~~L'utilisation des aéroports nationaux comme plaque tournante du trafic aérien international et comme partie du système global des transports répond à un intérêt national.~~

² ~~Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.~~

¹ (LA en vigueur, art. 37u) ~~L'utilisation des aéroports nationaux comme plaque tournante du trafic aérien international et comme partie du système global des transports relève d'un intérêt national.~~

² (LA en vigueur, art. 37u) ~~Le maintien des aéroports nationaux de Zurich et Genève en leur état actuel, est, de par la fonction qui leur est attribuée dans le cadre des plans sectoriels de la Confédération, garanti. Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent en considération, dans toute la mesure nécessaire, la garantie des droits acquis, notamment dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.~~

³ (version CF) La garantie de la situation acquise visée à l'al. 2 s'étend également à l'étendue de l'exploitation et aux horaires d'exploitation ; ils doivent être garantis dans leur étendue actuelle.

Motivation :

AEROSUISSE soutient le Conseil fédéral dans son intention de renforcer, par une réglementation claire relative à la protection des droits acquis dans la LA, les horaires d'exploitation actuels des aéroports nationaux.

Les alinéas 1 et 2 de la proposition du Conseil fédéral à l'article 36a^{bis} doivent être supprimés et remplacés par les alinéas 1 et 2 actuellement en vigueur de l'article 37u LA. Ces dispositions ont fait leurs preuves dans les procédures d'autorisation et de recours et doivent être maintenues. En revanche, la modification proposée par le Conseil fédéral à l'al. 1 n'apporte aucune valeur ajoutée et la proposition relative à l'al. 2 crée des incertitudes par rapport au droit en vigueur.

L'alinéa 3 de l'article 36a^{bis} proposé par le Conseil fédéral est expressément soutenu, car il concrétise la protection des droits acquis des horaires d'exploitation actuels. Les horaires d'exploitation des aéroports nationaux font l'objet de discussions dans presque chaque procédure d'autorisation ou de recours concernant des modifications des règlements d'exploitation, bien que le Conseil fédéral ait fixé ces horaires dans la fiche PSIA. Il en résulte des procédures longues de plusieurs années, des retards inutiles dans l'introduction de mesures de sécurité importantes et une insécurité juridique. L'article 36a^{bis} permet de créer une sécurité juridique.

Cette clarification est exigée avec insistance par tous les acteurs de l'aviation suisse et est jugée indispensable afin d'éviter que les horaires d'exploitation actuels ne soient remis en question à chaque nouvelle procédure.

➔ **L'article 36a^{bis} al. 3 doit impérativement être maintenu.**

Proposition :

Art. 16 est à compléter comme suit :

³ Le personnel de l'OFAC ou les personnes mandatées par l'OFAC sont en outre habilités :

- a. à examiner sans entraves les enregistrements et documents, les données, les procédures et tout autre matériel *pertinent* des organisations sous surveillance qui peuvent être utiles aux fins de la sécurité aérienne ou de la sûreté de l'aviation, à en faire des copies, à les photographier et à les enregistrer ou à en demander des extraits ;
- b. [...]

^{3bis} *Les compétences en matière de surveillance ne doivent pas aller à l'encontre de l'objectif de la culture d'intégrité visée à l'art. 20.*

^{3ter} *À la demande des personnes concernées, l'OFAC rend une décision susceptible de recours et statue sur l'effet suspensif d'un recours.*

Motivation :

L'extension des compétences de surveillance doit se limiter au strict nécessaire afin de rester proportionnée, sans quoi elle entraînerait une charge administrative supplémentaire considérable sans apporter d'avantage notable. Des compétences de surveillance accrues seraient également contraires à la culture de sécurité et d'intégrité qui prévaut actuellement.

Proposition :

Art. 36 est à modifier comme suit :

³ Le Conseil fédéral peut fixer le nombre d'aérodromes dans le PSIA et limiter le nombre d'hydro-aérodromes. Il tient compte des besoins de la formation aéronautique et du rôle des petits aérodromes.

⁵ Le Conseil fédéral définit périodiquement une stratégie politique pour le développement de l'aviation commerciale et privée.

Motivation :

Les plans sectoriels constituent pour la Confédération les instruments de planification les plus importants permettant de coordonner ses activités ayant des effets sur l'aménagement du territoire avec d'autres tâches. Le plan sectoriel des transports fournit un cadre contraignant pour les autorités en vue du développement à long terme du système global de transport, lequel inclut l'aviation. L'ajout de l'alinéa 2 vise à intégrer dans la loi l'énoncé figurant à la première phrase de l'article 3a, alinéa 1, de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OIA).

AEROSUISSE soutient l'ancrage légal de la planification sectorielle. Correctement utilisée, la planification sectorielle peut alléger et accélérer considérablement les procédures, car les mesures inscrites dans le plan sectoriel bénéficient d'une légitimation politique accrue. L'effet du plan sectoriel repose principalement sur son caractère contraignant pour les autorités. Il s'applique ainsi également à d'autres organisations chargées de tâches publiques en lien avec l'aviation ou l'infrastructure aéronautique, que ce lien soit direct (par exemple Skyguide dans le domaine de la navigation aérienne) ou indirect (par exemple les interfaces avec d'autres modes de transport, comme les CFF ou d'autres entreprises de transport concessionnaires). Cette portée doit être précisée en conséquence.

Selon l'avant-projet, l'alinéa 3 vise à habiliter le Conseil fédéral à fixer le nombre d'aérodromes. Il faut s'en réjouir, car les aérodromes jouent un rôle central dans la formation des pilotes et du personnel spécialisé dans le contrôle aérien. Parallèlement, il convient de tenir compte des besoins de la formation aéronautique. La formation aéronautique est essentielle au bon fonctionnement de l'aviation suisse et au respect des exigences élevées en matière de sécurité. Afin de garantir cela à l'avenir, la prise en compte des besoins en matière de formation doit être inscrite dans la loi.

En plus, le Conseil fédéral doit être chargé par la loi de définir les grandes orientations du développement de l'aviation suisse. C'est ce qui se fait aujourd'hui avec le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse (Lupo). La nouvelle formulation de l'alinéa 5 renforce l'importance du Lupo.

Proposition :

L'art. 37m al. 1 doit être complété par l'accord de l'exploitant de l'aérodrome :

¹ La mise en place et la modification de constructions ou d'installations situés à l'intérieur du périmètre PSIA ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome sont régies par le droit cantonal. Elles requièrent l'approbation de l'OFAC l'exploitant de l'aéroport.

Motivation :

Actuellement, certaines procédures peuvent durer jusqu'à 20 ans. Il est donc impératif d'accélérer les procédures et d'éviter toute duplication inutile. L'accent doit être mis sur la prévention des retards dans les procédures. Il faut donc renoncer à élargir et à transférer les compétences des procédures qui fonctionnent aujourd'hui. L'obligation d'approuver les projets de construction doit continuer à incomber à l'exploitant de l'aéroport : lui seul connaît suffisamment en détail son installation et la protège également lorsque des restrictions par des tiers, par exemple de nouveaux obstacles ou des constructions étrangères au périmètre PSIA, menacent. Cela est analogue à la loi sur les chemins de fer, selon laquelle les installations annexes ne peuvent être autorisées qu'avec l'accord des entreprises ferroviaires.

Propositions :

L'art. 37n^{bis} est à modifier comme suit :

¹ L'OFAC entend les services fédéraux et les cantons concernés, de même que les communes et les propriétaires fonciers concernés.

² ~~Les projets d'établissement de zones réservées doivent être publiés dans les organes officiels des cantons concernés et mis à l'enquête pendant 30 jours. Les communes et propriétaires fonciers concernés peuvent faire opposition auprès de l'OFAC durant le délai de mise à l'enquête.~~

L'art. 37o est à modifier comme suit :

¹ La réception de la demande est immédiatement notifiée par l'OFAC aux propriétaires fonciers concernés. Dès la mise à l'enquête de cette notification, aucune transformation contraire à l'affectation de la zone ne sera apportée aux constructions situées dans les zones réservées. Font exception à cette règle les mesures destinées à assurer l'entretien ou à prévenir des dangers ou des effets dommageables.

² Les mesures supplémentaires requièrent l'approbation de l'OFAC ainsi que de l'exploitant de l'aéroport resp. de la sécurité aérienne. Elles ne peuvent être autorisées que si le propriétaire renonce à toute indemnisation future pour la plus-value qui en résulte.

Motivation :

La zone de projet est un instrument d'aménagement du territoire visant à préserver les terrains qui seront utilisés pour de futures installations aéroportuaires ou de navigation aérienne. L'article proposé introduit une double procédure d'approbation des plans. D'une part, pour la protection de la zone (les aéroports sont liés à leur emplacement et ne peuvent se développer qu'à cet endroit) et, d'autre part, pour la soumission du projet d'infrastructure concret. On sait très peu de choses sur la création d'une zone de projet, il s'agit uniquement de protéger la zone contre les activités de construction de tiers. La proposition du Conseil fédéral n'est donc pas pertinente, car elle entraîne un alourdissement inutile de la procédure et entrave fortement le développement.

La proposition du Conseil fédéral va à l'encontre de l'ordre logique habituel des instruments de planification : d'abord la planification sectorielle comme base, puis la zone de projet pour la sécurisation, suivie de l'approbation des plans comme acte de mise en œuvre. La double possibilité de recours envisagée dans le cadre d'une zone de projet est contraire au principe de sécurité juridique, complique en outre les possibilités de développement des aéroports en raison des procédures supplémentaires et n'est pas efficace compte tenu des contraintes en matière d'aménagement du territoire.

En conséquence, l'alinéa 1 doit être adapté de manière que les communes et les propriétaires fonciers concernés continuent d'être entendus, et l'alinéa 2 doit être

supprimé sans remplacement afin de préserver le principe de sécurité juridique et la séquence logique des instruments de planification. Cela ne porte pas atteinte aux droits des tiers et les possibilités d'opposition régulières et éprouvées sont maintenues.

Proposition :

Biffer l'art. 42 al. 3 et maintenir l'art. 42 al. 3 actuel :

³ ~~Tout exploitant d'un aéroport sis en Suisse établit un plan des zones de sécurité. Un plan des zones de sécurité peut également être établi pour les installations de navigation aérienne. Il comporte l'étendue territoriale et la nature des restrictions apportées à la propriété en faveur de l'aéroport ou de l'installation de navigation aérienne. L'exploitant de l'aéroport ou, selon le cas, le prestataire de services de navigation aérienne soumet le plan des zones de sécurité à l'approbation de l'OFAC.~~

³ (LA en vigueur, art. 42 al. 3) Tout exploitant d'un aéroport sis en Suisse établit un plan des zones de sécurité. Ce plan comporte l'étendue territoriale et la nature des restrictions apportées à la propriété en faveur de l'aéroport. L'exploitant de l'aéroport consulte les gouvernements des cantons intéressés et l'OFAC.

Motivation:

Il est désormais prévu que des plans des zones de sécurité puissent également être établis pour les installations de navigation aérienne, sans que cela constitue une obligation. Cette intention est soutenue. Toutefois, une modification de compétence intervient simultanément, puisque l'établissement du plan des zones de sécurité serait transféré des exploitants d'aérodrome à l'OFAC, avec l'introduction d'une obligation d'approbation par l'OFAC. Cette modification engendre une charge administrative supplémentaire sans valeur ajoutée et allonge inutilement les procédures. Actuellement, l'exploitant de l'aéroport consulte les gouvernements des cantons concernés ainsi que l'OFAC. Le DETEC statue sur les oppositions et approuve les plans des zones de sécurité. Cette procédure a fait ses preuves et doit être maintenue.

Le transfert de compétence proposé et l'obligation d'approbation par l'OFAC doivent être rejetés. L'article 42 actuel doit être maintenu dans sa forme actuelle.

Proposition:

Biffer l'art. 43 et maintenir l'art. 43 actuel :

⁴ ~~L'OFAC transmet le plan des zones de sécurité aux cantons concernés et les invite à se prononcer dans les trois mois. Si la situation le justifie, il peut prolonger ou raccourcir ce délai.~~

² ~~Le plan des zones de sécurité doit être publié dans les organes officiels des cantons et des communes concernés et mis à l'enquête pendant 30 jours. Dès la mise à l'enquête, il est interdit d'insérer des indications contraignantes dans un plan d'affectation ou d'apporter des transformations aux constructions qui seraient incompatibles avec le plan des zones de sécurité sans l'autorisation de l'OFAC.~~

³ ~~Quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative⁷ peut faire opposition auprès de l'OFAC pendant le délai de mise à l'enquête. Quiconque n'a pas fait opposition est exclu de la suite de la procédure. Les communes concernées font valoir leurs droits par voie d'opposition.~~

⁴ ~~L'OFAC statue sur l'approbation du plan des zones de sécurité et les oppositions. Le recours n'a pas d'effet suspensif.~~

⁵ ~~Après avoir été approuvé, le plan des zones de sécurité acquiert force obligatoire pour chacun par sa publication dans la feuille officielle cantonale.~~

(LA en vigueur, art. 43)

¹ Le plan des zones de sécurité est déposé dans les communes par l'exploitant de l'aéroport s'il est établi en faveur d'un aéroport sis en Suisse et par l'OFAC dans le cas d'un aéroport sis à l'étranger, d'une installation de navigation aérienne ou d'une route aérienne; il est mis à l'enquête publique et le délai d'opposition est de 30 jours. À compter du dépôt, aucune décision touchant un bien-fonds soumis à restriction qui serait en opposition avec le plan ne doit plus être prise sans l'autorisation du déposant

² S'il est formé opposition et qu'aucune entente ne soit possible, l'autorité cantonale compétente transmet l'opposition à l'OFAC.

³ Le DETEC statue sur les oppositions et approuve le plan des zones de sécurité soumis par l'exploitant de l'aéroport ou par l'OFAC

⁴ Après avoir été approuvé, le plan des zones de sécurité acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale.

Motivation :

L'exploitant de l'aéroport, en tant qu'auteur du plan des zones de sécurité, doit impérativement pouvoir déterminer lui-même le moment de la mise à l'enquête publique. Aujourd'hui, cela est garanti par le fait que l'exploitant met lui-même le plan à l'enquête publique. Désormais, les plans devraient être examinés et approuvés par l'OFAC, ce qui est rejeté.

Conformément à la concession, l'exploitant de l'aéroport est responsable de la sécurité des opérations aériennes. La protection des trajectoires d'approche et de départ relève également de sa compétence selon l'OACI. Les exploitants d'aéroport doivent impérativement conserver la souveraineté d'examiner, d'autoriser ou de refuser les dérogations au plan des zones de sécurité. À défaut, ils ne seraient plus en mesure d'assumer les compétences et responsabilités qui leur sont confiées. Le message du Conseil fédéral ne contient aucune justification permettant de légitimer un transfert de compétences à la Confédération.

Selon la proposition du Conseil fédéral, le plan des zones de sécurité devrait être soumis à l'OFAC, lequel accorderait ensuite aux cantons et aux communes un délai de trois mois pour se prononcer avant la mise à l'enquête publique. Une telle procédure comporte le risque élevé que les cantons et les communes ne respectent pas le plan des zones de sécurité. Durant cette période, des constructions pourraient être réalisées dans les trajectoires d'approche et de départ devant être protégées selon l'OACI, sans qu'aucun effet suspensif ne s'applique. Or, cet effet suspensif doit pouvoir intervenir immédiatement dès la mise à l'enquête publique. Aujourd'hui, les exploitants d'aéroport sont compétents pour statuer sur les dérogations en matière de planification de l'affectation et de modifications de constructions contraires au plan des zones de sécurité.

Il n'existe aucune raison de modifier des procédures éprouvées. La modification proposée ne ferait qu'introduire une charge administrative supplémentaire sans valeur ajoutée et prolonger inutilement les procédures. Les dispositions procédurales actuelles ont fait leurs preuves et doivent impérativement être maintenues.

Propositions :

Art. 90^{bis} est à compléter comme suit :

Titre : Diminution des facultés de l'équipage et violation de l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool

Est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque :

c. (nouveau) conduit un véhicule automobile sur les surfaces d'exploitation d'un aéroport en état d'ébriété avec une concentration qualifiée d'alcool dans l'air expiré ou dans le sang au sens de la loi sur la circulation routière ;

d. (nouveau) entrave intentionnellement, sur les surfaces d'exploitation d'un aéroport, les mesures visant à constater l'incapacité de conduire au sens de la loi sur la circulation routière.

Art. 91 est à compléter comme suit :

² Est puni d'une amende de 20 000 francs au plus quiconque, intentionnellement :

a^{bis} (nouveau) conduit un véhicule automobile sur les surfaces d'exploitation d'un aéroport en état d'ébriété au sens de la loi sur la circulation routière, lorsque les éléments constitutifs de l'art. 90bis, let. c, de la présente loi ne sont pas réalisés.

Motivation :

La sécurité est la valeur suprême en aviation. Des lacunes réglementaires subsistent et peuvent être complétées avec les compléments aux articles 90^{bis}, 91, 94 et 100.

Actuellement, la conduite en état d'incapacité sur le périmètre aéroportuaire ne peut pas être sanctionnée au titre du droit de la circulation routière, car les routes et surfaces praticables situées à l'intérieur du périmètre clôturé de l'aéroport ne sont accessibles qu'à un cercle restreint de personnes. Elles ne relèvent donc pas du champ d'application de la législation sur la circulation routière. En conséquence, les infractions sont aujourd'hui sanctionnées par l'exploitant de l'aéroport uniquement au moyen d'un système de points.

La conduite sous l'influence de l'alcool met gravement en danger la sécurité des opérations aériennes. Les dommages causés aux aéronefs, aux équipements d'assistance au sol ainsi qu'aux installations et bâtiments atteignent rapidement plusieurs millions de francs. Selon le message du Conseil fédéral relatif à la LA, le personnel au sol, les services de secours, de lutte contre l'incendie et de maintenance exercent certes des tâches pertinentes pour la sécurité, mais travaillent en règle générale sous surveillance et rarement seuls. Bien que la conduite sous l'influence de l'alcool soit dangereuse, une mise en danger de la sécurité aérienne ne serait pas constatée.

Cette argumentation n'est pas convaincante. Par exemple, un conducteur de chariot à bagages travaille seul et circule à proximité d'aéronefs en mouvement. Au regard du risque pour l'exploitation aéroportuaire, la conduite sous l'influence de l'alcool doit être sanctionnée pénalement, par analogie avec les articles 91 et 91a LCR. Il n'est pas compréhensible que de telles infractions soient sanctionnées moins sévèrement côté piste que côté ville. Cela garantit également que la police cantonale puisse intervenir de manière appropriée.

Proposition :**Art. 94 Nouvel article « Mesures administratives des exploitants d'aéroport » :**

(nouveau) L'exploitant de l'aéroport peut sanctionner les violations des prescriptions réglementaires servant à la sécurité et à l'ordre sur le périmètre aéroportuaire par le retrait temporaire ou définitif des autorisations accordées.

Motivation :

Les exploitants d'aéroport sont responsables d'une exploitation ordonnée et sûre. Cela nécessite des règles pouvant être appliquées au moyen de sanctions. Les comportements fautifs, tels que les infractions aux règles de circulation sur l'aire de trafic (sécurité) ou les violations touchant à la sûreté aérienne (par ex. port non visible du badge ou non-respect de la fermeture des portes), sont sanctionnés par des points pouvant conduire à un retrait temporaire ou définitif des autorisations. Ce système de points est éprouvé et bien établi, tant en Suisse qu'à l'étranger. Il constitue un instrument important tant sur le plan préventif que répressif. Actuellement, les possibilités de sanction ne sont toutefois réglées qu'au niveau du règlement d'exploitation, ce qui n'est pas proportionné au regard de l'atteinte aux droits des personnes concernées. Une base légale fait défaut dans la LA. Son ancrage légal garantit la conformité à l'Etat de droit et la résistance à un contrôle judiciaire, contribuant ainsi durablement à la sécurité. Cela permettra également à l'avenir d'éviter autant que possible les incidents et les accidents et ainsi de maintenir la sécurité.

Proposition :**Art. 100^{ter} est à compléter comme suit :**

3^{bis} (nouveau) Pour les personnes visées à l'al. 1, let. b et c, le chef ou la cheffe d'aérodrome peut ordonner à tout moment un contrôle d'alcoolémie. Si nécessaire, la police est appelée.

Motivation :

Selon le droit en vigueur, la direction de l'aérodrome peut faire appel à la police pour un contrôle lorsqu'il existe des indices qu'un membre de l'équipage de conduite a consommé de l'alcool. Les contrôles sans motif particulier sont actuellement effectués par l'OFAC dans le cadre d'inspections d'aire de trafic. Pour d'autres catégories de personnes, il n'existe pas de bases légales explicites permettant de procéder à des contrôles d'alcoolémie, bien que l'EASA impose la sobriété en service.

Il incombe à l'exploitant de l'aéroport de garantir la sécurité de l'exploitation. À cette fin, des contrôles aléatoires doivent pouvoir être effectués. En outre, en l'absence d'infraction pénale (non-application de la LCR), la police ne dispose pas de base légale pour intervenir. Le recours à la police par la direction de l'aérodrome ne doit être nécessaire qu'en cas de besoin ou d'infraction grave.

Pour assurer un fonctionnement sûr de l'aéroport, il est nécessaire, comme dans la circulation routière depuis longtemps (art. 55, al. 1, LCR), d'autoriser également des contrôles d'alcoolémie sans motif particulier (contrôles aléatoires). L'alinéa 3bis doit donc conférer cette compétence à la direction de l'aérodrome. Si la contrainte doit être utilisée ou si une sanction pénale est envisagée, la police doit être appelée sans délai conformément à l'alinéa 2 du projet.

Proposition :**Art. 107c est à modifier comme suit :**

² ~~Les vérifications visées à l'al. 1 ne peuvent être effectuées qu'avec le consentement de la personne qui en est l'objet. Elle peut en tout temps révoquer son consentement; auquel cas les données biométriques collectées sont détruites.~~

Motivation :

La création d'une base juridique pour l'utilisation des données biométriques est saluée. Toutefois, l'obligation d'obtenir un consentement explicite et la possibilité de le révoquer entraînent une charge administrative considérable et comportent des risques opérationnels. Une révocation après le contrôle d'accès peut par exemple entraîner d'importants retards. Il faut éviter cela. La base légale pour le traitement des données biométriques existe déjà ; un consentement supplémentaire n'est donc pas nécessaire.

Proposition :**Art. 108d est à modifier comme suit :**

¹ ~~Il existe un risque de sûreté lorsque les données récoltées permettent de douter quant à la fiabilité de la personne concernée soit digne de confiance et exécute dûment l'activité sensible dans le domaine de la sûreté de l'aviation.~~

Motivation :

Au regard du règlement d'exécution (UE) 2019/103, ch. 11.0.9, une précision est également nécessaire ici : il s'agit de déterminer la fiabilité d'une personne. Le fait que cette personne exécute son activité de manière fiable et correcte n'est pas déterminant. Une personne peut, par exemple, accomplir correctement sa tâche principale (p. ex. le ravitaillement d'un aéronef), mais adopter durant une pause de midi un comportement susceptible de mettre en danger la sûreté aérienne.

Proposition :**Art. 237 du Code pénal est à modifier comme suit :**

3. Si l'auteur agit par négligence, l'autorité compétente renonce à le poursuivre, à le renvoyer devant le juge ou à lui infliger une peine à condition que la faute soit de peu de gravité et que l'auteur ait accompli tous les efforts ~~sérieux que l'on pouvait raisonnablement attendre de lui~~ pour soutenir l'enquête de sécurité des autorités en lien avec l'acte commis.

Motivation :

L'introduction de la culture juste est explicitement saluée. Dans le domaine de l'aviation, la culture juste est une procédure reconnue et appliquée quotidiennement afin d'améliorer la sécurité. Actuellement, cette approche se heurte à des obstacles juridiques, en particulier en cas de négligence ou de faute légère lors d'un incident. Si l'on souhaite établir efficacement une base juridique pratique pour une culture juste et ainsi améliorer la sécurité de tous les acteurs de l'aviation, les obstacles empêchant les personnes concernées de recourir aux mécanismes de protection correspondants ne doivent pas être trop importants. Sinon, en cas de doute, celles-ci préféreront se protéger elles-mêmes plutôt que de s'exposer inutilement dans l'intérêt de la sécurité. On peut presque toujours douter que quelqu'un ait effectivement fait tous les efforts possibles.

En ce sens, il devrait suffire, pour bénéficier d'une exemption de peine, qu'une personne concernée s'efforce *sérieusement* de clarifier les faits pertinents et ait ainsi apporté une contribution respectable à l'enquête de sécurité.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à nos propositions et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

AEROSUISSE
Fédération faîtière de l'aéronautique
et de l'aérospatiale suisses

Le Directeur :



Philip Kristensen