



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für ZivilluftfahrtBAZL**  
Luftfahrtentwicklung

---

# **Modification de la loi sur l'aviation**

## **Rapport explicatif sur le projet de consultation**

---

**1 Mai 2020**

# 1 Généralités

La présente révision partielle de la loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948<sup>1</sup> (Loi sur l'aviation, LA) vise à transposer de nouvelles règles de l'Union européenne et à répondre aux nouvelles exigences de révision. L'accent est mis sur la mise en place de contrôles d'alcoolémie aléatoires des membres d'équipage.

## 1.1 Contrôles d'alcoolémie

### 1.1.1 Situation initiale

Le tragique crash d'un avion A320 de Germanwings en 2015 a donné lieu à un examen plus approfondi des réglementations et recommandations relatives à l'évaluation psychologique et physique des membres d'équipage de conduite. Un groupe de travail de la Commission européenne formé à cet effet a été chargé d'identifier les risques éventuels pour la sécurité et d'élaborer des recommandations appropriées pour les atténuer, en particulier dans le domaine des aptitudes médicales et psychologiques des membres d'équipage de conduite. La mise en œuvre de certaines de ces recommandations a nécessité, entre autres, des modifications réglementaires concernant la mise en œuvre de tests d'alcoolémie aléatoires par les États membres sur les membres d'équipage de conduite.

Les ajustements relatifs aux contrôles de l'alcoolémie ont finalement été intégrés dans le règlement de la Commission européenne (UE) n° 2018/1042, qui est entré en vigueur le 23 juillet 2018<sup>2</sup>. Il sera adopté par la Suisse à partir du 1er juillet 2020 dans le cadre d'une décision du Comité mixte Union européenne/Suisse du transport aérien, sous réserve que les dispositions pertinentes du règlement ne s'appliquent qu'une fois que les normes correspondantes auront été adaptées au niveau national. Le règlement modifie ou complète le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission européenne du 5 octobre 2012, qui définit les exigences techniques et les procédures administratives relatives aux opérations aériennes. Il réglemente notamment les programmes communautaires existants d'inspections au sol inopinées ("EU Ramp Inspection Programmes") des aéronefs et de leurs équipages. Avec ses dispositions étendues et ses clauses de sauvegarde, le règlement (UE) n° 965/2012 fournit déjà un cadre pour une inspection des opérateurs systématique, structurée et fondée sur les risques. L'application de ce cadre éprouvé à la réalisation de tests d'alcoolémie aléatoires sur les membres d'équipage de vol semblait un choix évident.

En Suisse, les membres d'équipage peuvent déjà être soumis à un examen selon l'art. 100<sup>ter</sup>, al. 1, LA s'ils présentent des signes d'ivresse ou d'influence de narcotiques ou de substances psychotropes. Cependant, selon les réglementations nationales en vigueur, il n'est pas possible d'effectuer des contrôles d'alcoolémie aléatoires, c'est-à-dire sans suspicion de consommation excessive d'alcool. La LA doit donc être modifiée en conséquence.

### 1.1.2 Programmes de l'UE pour les inspections au sol inopinées (SAFA/SACA/SANA)

Les programmes d'inspection au sol non annoncés de l'UE sont conçus pour effectuer des inspections des aéronefs et des équipages de conduite des exploitants de pays tiers ou des exploitants sous la

---

<sup>1</sup> RS 748.0.

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2018/1042 de la Commission du 23 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables à l'introduction de programmes de soutien, l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite, ainsi que le dépistage systématique et aléatoire de substances psychotropes en vue de garantir l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, et en ce qui concerne l'installation d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact sur les avions à turbine neufs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et qui sont autorisés à transporter entre six et neuf passagers.

surveillance d'un État membre de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) (y compris les exploitants suisses). Quarante-neuf pays participent aux programmes<sup>3</sup>, dont la Suisse. Les inspections sont effectuées par les autorités de surveillance de l'aviation respectives. En Suisse, l'OFAC effectue des inspections au sol en conséquence.

Lorsque des aéronefs de pays tiers sont inspectés pour vérifier leur conformité aux exigences opérationnelles et techniques, on parle d'inspection SAFA (Safety Assessment Foreign Aircraft), et dans le cas d'un aéronef d'un État membre de l'AESA, d'inspection SACA (Safety Assessment Community Aircraft). Les inspections des opérateurs nationaux sont appelées inspections SANA ("Safety Assessment National Aircraft"). SAFA applique les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) comme normes d'inspection, SACA et SANA les règlements d'application du droit européen de l'aviation civile.

Les inspections portent essentiellement sur les documents, les manuels, les licences, les plans de vol, l'état général de l'avion, l'équipement de sécurité de la cabine et la manutention des marchandises dangereuses.

Tous les résultats des inspections sont mis à la disposition des autres États participants par le biais d'une base de données centralisée gérée par l'AESA. L'autorité de contrôle de l'État d'exploitation ou d'enregistrement est également informée directement des irrégularités graves par l'intermédiaire de la base de données. Le rôle de l'AESA est d'assurer une standardisation continue à l'échelle du programme, d'analyser les données de la base de données et de faire rapport à la Commission européenne et aux États participants si des risques pour la sécurité existent.

En vertu du nouveau règlement (UE) n° 2018/1042, dans le cadre de ces inspections, les membres de l'équipage de conduite d'un aéronef national, d'un aéronef d'un pays tiers ou d'un État membre de l'AESA doivent désormais également être soumis à des contrôles d'alcoolémie aléatoires.

L'AESA fournit aux autorités nationales compétentes une liste des opérateurs de l'UE et des pays tiers pour lesquels l'alcooltest est une priorité, sur la base d'une évaluation des risques effectuée par l'AESA. La liste est utilisée pour fixer les priorités. Tous les autres contrôles doivent être effectués dans le respect du principe de non-discrimination, c'est-à-dire sans distinction de nationalité, d'enregistrement, d'origine ou de destination. Les facteurs décisifs sont les chiffres du trafic, le volume de passagers et les vols long-courriers.

La modification des dispositions relatives aux inspections au sol vise à contribuer de manière significative à la réduction du risque pour la sécurité qui peut résulter des effets néfastes de la consommation d'alcool par des membres d'équipage de conduite.

### **1.1.3 Proposition de nouveau règlement et motif**

Ce projet de loi vise à adapter les dispositions nationales aux nouvelles exigences de l'UE. Aujourd'hui, les membres d'équipage sont tenus par la police ou par les gestionnaires d'aérodromes de se soumettre à un examen *s'il y a une raison de soupçonner* qu'ils ont consommé trop d'alcool. Les gestionnaires doivent faire appel à la police à cette fin, n'étant pas habilités à procéder audit examen (article 100<sup>ter</sup>, paragraphe 2, LA). À la lumière des nouvelles dispositions de l'UE, cet article doit être modifié afin que les membres d'équipage puissent être soumis à un contrôle d'alcoolémie même en l'absence de tout signe d'ivresse.

Conformément au règlement (UE) n° 2018/1042, les contrôles doivent être effectués par l'autorité nationale compétente. En Suisse, les contrôles d'alcoolémie doivent être effectués par des inspecteurs de l'OFAC en collaboration avec les forces de police cantonales dans le cadre des inspections au sol des aéronefs et de leurs équipages. La procédure est basée sur les exigences du droit de la circulation

---

<sup>3</sup> Situation au 1er décembre 2019.

routière en matière de contrôle de l'alcoolémie, à moins que les dispositions spéciales de niveau supérieur de l'UE ne contiennent d'autres exigences.

Selon les nouvelles exigences de l'UE, les États peuvent procéder à des inspections au sol sans suspicion préalable, notamment pour détecter la consommation de substances psychoactives. En raison du manque de fiabilité des équipements et des procédures de test actuellement disponibles en Suisse, ces contrôles ne seront pas effectués pour le moment.

La révision prévue de la loi contribue de manière significative au renforcement de la sécurité aérienne, car toute dégradation des performances causée par la consommation d'alcool peut être détectée. En outre, le caractère aléatoire des contrôles et les sanctions prévues auront un effet dissuasif.

## 1.2 Notifications médicales facilitées

### 1.2.1 Situation initiale

Les membres de l'équipage et les contrôleurs aériens ont besoin d'un certificat médical pour l'exercice de leur activité. Pour autant qu'ils puissent prouver qu'il n'y a pas de raisons médicales affectant leur aptitude à exercer leur travail en toute sécurité, ils reçoivent un certificat délivré par un examinateur aéromédical (médecin conseil). Si par contre des raisons médicales le justifient, le certificat médical peut être retiré à tout moment. Des examens médicaux sont effectués à intervalles réguliers. Pour les contrôleurs aériens, les examens sont effectués tous les deux ans jusqu'à l'âge de 40 ans, puis annuellement. Pour les pilotes, ils sont effectués à des intervalles de un à cinq ans, en fonction de leur classe d'aptitude, et le cas échéant à des intervalles plus courts à partir d'un certain âge (tous les six mois, annuellement ou tous les deux ans). Les examinateurs aéromédicaux sont nommés et supervisés par l'Office fédéral de l'aviation civile.

Dans le cadre de l'enquête sur les circonstances qui ont conduit au crash de l'avion de Germanwings, il a été déterminé qu'en Suisse, les obstacles à la notification aux autorités de l'aviation d'éventuels membres d'équipage ou contrôleurs aériens par d'autres médecins et psychologues sont relativement élevés. Les médecins *qui ne travaillent pas* pour l'Office fédéral de l'aviation civile en tant que médecins conseils doivent au préalable demander à l'autorité cantonale compétente (généralement la Direction de la santé publique) d'être libérés de l'obligation de secret médical. Dans certaines circonstances, cela peut signifier que des informations décisives sur les pilotes, les membres d'équipage et les contrôleurs aériens présentant des déficits de santé compromettant la sécurité ne sont pas fournies.

### 1.2.2 Proposition de nouveau règlement et motif

Afin de garantir que les notifications de problèmes de santé des membres d'équipage et des contrôleurs aériens susceptibles d'affecter la sécurité soient faites rapidement, une procédure de notification simplifiée doit être introduite dans la loi sur l'aviation. Les médecins, les psychologues et leurs assistants peuvent détecter chez leurs patients des éléments nouveaux ou aigus qui sont incompatibles avec l'exercice de leur activité hors des intervalles réguliers des examens effectués par les médecins conseils. En outre, il peut arriver qu'un membre d'équipage de conduite ou un contrôleur aérien ne soit pas (plus) en mesure de faire lui-même une notification à la suite d'une maladie ou d'un accident. Par ailleurs, il y a des cas où il n'est pas possible d'apprécier la maladie, avec ou sans intention de la part du patient.

Les médecins, les psychologues et leurs assistants doivent être libérés de leur devoir de confidentialité sans avoir à engager une procédure qui peut être longue et coûteuse. Sur la base de l'article 321, alinéa 3, du code pénal suisse du 21 décembre 1937<sup>4</sup> (CP), il est possible de renoncer à une base légale explicite pour la libération du devoir de confidentialité. L'exercice du droit de notification est donc exempt

---

<sup>4</sup> RS 311.0.

de toute sanction. La déclaration doit être faite sur une base volontaire à l'autorité de surveillance compétente, c'est-à-dire à l'OFAC. On a renoncé à introduire une obligation de déclaration.

La loi sur la circulation routière prévoit déjà une notification facilitée des personnes par leur médecin pour cause de maladie physique ou mentale, d'infirmité ou de toxicomanie, si la conduite sûre d'un véhicule à moteur est mise en cause. La notification peut être adressée directement à l'autorité cantonale compétente en matière de circulation routière ou à l'autorité de surveillance des médecins, sans libération préalable du secret professionnel. Une réglementation similaire doit être introduite dans le cadre de la révision prévue de la LA, en vertu de laquelle les notifications doivent être adressées directement à l'OFAC. D'autre part, la loi doit aussi autoriser les psychologues à notifier sans libération préalable du secret médical, car ils reçoivent souvent des informations pertinentes pour la sécurité dans le cadre de leurs activités professionnelles. Les auxiliaires respectifs doivent également être libérés de leur devoir de confidentialité dans ces cas.

## 2 Commentaire par article

### *Art. 90<sup>bis</sup> Titre marginal*

Selon l'article 90<sup>bis</sup>, lettre a, LA, l'activité de membre d'équipage de conduite en état d'ivresse ou sous l'influence de narcotiques ou de substances psychotropes est interdite. L'activité professionnelle des membres d'équipage de conduite comprend toutes les tâches qu'ils doivent effectuer pour l'exploitant. Outre la mission de vol proprement dite, cela comprend notamment diverses actions préparatoires de nature administrative ou physique (par exemple, le calcul des performances, les briefings, les contrôles avant vol, les travaux préparatoires en cabine ou avec les passagers, la délivrance ou la participation à des formations et des contrôles ou certains éléments du service de piquet). La suppression de "à bord" dans la version allemande du titre marginal de l'article 90<sup>bis</sup> vise à tenir compte du fait que l'activité professionnelle effective commence avant l'embarquement dans l'avion.

### *Art. 100 Titre marginal et paragraphe 4*

Étant donné que les données de santé communiquées par les médecins ou les psychologues et leurs assistants entraînent le retrait des autorisations, licences et certificats au sens de l'article 92, lettre a, LA de la même manière que la communication des infractions pénales par les procureurs et les tribunaux, cet article devrait être complété au paragraphe 4 par le droit de notification prévu. En conséquence, le titre marginal doit être modifié comme suit : "IV. Devoir d'information, consultation et droit de notification".

Le texte juridique envisagé vise uniquement à permettre une notification volontaire sans autres obstacles administratifs ; on a renoncé à l'introduction d'une obligation de notification. La notification doit être adressée directement au service aéromédical de l'Office fédéral de l'aviation civile. En ce qui concerne l'article 106, paragraphe 2, LA, le droit de notification ne s'applique pas aux pilotes de l'aviation militaire. L'aviation militaire fait partie de l'aviation d'Etat, et les normes de l'aviation civile ne s'y appliquent donc pas. Toutefois, si un pilote militaire opère également des aéronefs civils (par exemple dans le cadre d'une activité parallèle auprès d'un exploitant civil), il est concerné par le droit de notification. En ce qui concerne les contrôleurs aériens, il convient de noter que tous ceux qui détiennent une licence de contrôleur aérien civil sont concernés peuvent faire l'objet d'une telle notification. À cet égard, les contrôleurs aériens qui coordonnent les opérations militaires dans le cadre de l'extension de cette licence sont également concernés.

Les mesures à prendre à l'encontre des personnes qui, pour des raisons médicales, ne sont pas en mesure d'exploiter un avion en toute sécurité ou d'exercer leurs fonctions professionnelles sont déjà régies par les législations suisse et européenne en vigueur<sup>5</sup>, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de les adapter davantage. En fonction de l'évaluation de la situation de danger potentiel, une interdiction de vol immédiate peut être imposée au membre d'équipage de conduite signalé ; dans le cas des contrôleurs aériens, les licences et autorisations peuvent être retirées ou la suspendues et/ou le certificat d'aptitude médicale peut être retiré afin de prévenir un danger possible pour les tiers. Le pilote, le membre d'équipage ou le contrôleur aérien doit ensuite se soumettre aux examens médicaux prescrits afin de prouver qu'il est apte à remplir ses fonctions professionnelles. Dans les cas moins graves, ils sont tenus de se soumettre à un examen médical par le médecin conseil responsable dans un bref délai.

---

<sup>5</sup> Cf. règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 fixant les règles techniques et les procédures administratives applicables au personnel mobile dans l'aviation civile en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ; article 92 LFG ; articles 1a et suivants de l'ordonnance du DETEC concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique qui ne sont pas réglementées, ni harmonisées à l'échelon européen (RS 748.222.1).

Art. 100<sup>ter</sup> paragraphe 1 deuxième phrase, 3, 3<sup>bis</sup> et 4

L'obligation de procéder à un examen en cas de signes d'intoxication ou sous l'influence de narcotiques ou de substances psychotropes, prévue au paragraphe 1, reste en vigueur. Toutefois, la possibilité de demander un échantillon de sang, qui était auparavant réglementée dans la deuxième phrase du paragraphe 1, est déplacée au paragraphe 3<sup>bis</sup>. Cela signifie que la demande d'un échantillon de sang est autorisée à la fois dans les cas suspects conformément au paragraphe 1 et dans les tests d'alcoolémie aléatoires conformément au paragraphe 3.

Avec l'introduction d'un nouveau paragraphe 3, le taux d'alcoolémie des membres d'équipage de conduite peut désormais également être examiné par les inspecteurs de l'OFAC de manière inopinée, conformément au droit de l'Union européenne, dans le cadre des programmes d'inspection au sol (SAFA/SACA/SANA).

La mise en œuvre et l'évaluation du contrôle de l'alcoolémie dans le cadre de l'inspection au sol ainsi que la mise à disposition des instruments de mesure nécessaires à cet effet sont effectuées par les autorités de police cantonales et non par les inspecteurs. En raison de leur domaine de responsabilité, les autorités de police ont déjà les connaissances techniques, la compétence et l'expérience nécessaires pour effectuer ces tests, ainsi que l'équipement nécessaire. Elles seront incluses, en fonction de leur disponibilité, dans la planification annuelle des inspections au sol, et informées en temps utile d'une inspection prévue.

Si la personne concernée refuse l'alcootest, elle ne peut pas commencer le vol ni poursuivre les activités de préparation du vol.

Les membres de l'équipage, en particulier le commandant de bord, sont informés par l'OFAC du test d'alcoolémie prévu et de la portée du test immédiatement après être montés à bord de l'avion. Si le contrôle a lieu à l'extérieur de l'avion, les membres de l'équipage sont testés sans communication préalable au commandant de bord.

L'exécution du test est conforme aux dispositions européennes pertinentes ainsi qu'aux *Acceptable Means of Compliance (AMC)* et au *Guidance Material (GM)*<sup>6</sup> existants. Dans la mesure où les règlements et recommandations de l'UE sur la manière de procéder sont muets, les dispositions du droit suisse de la circulation routière relatives aux contrôles d'alcoolémie s'appliquent de manière complémentaire et appropriée. À cette fin, une norme de délégation est insérée au paragraphe 4. Les exigences plus détaillées concernant les contrôles seront définies au niveau de l'ordonnance.

Selon la réglementation européenne, il faut effectuer jusqu'à deux tests de contrôle de l'alcoolémie (concentration d'alcool dans l'air respiré). La concentration d'alcool mesurée dans l'air respiré ne doit pas dépasser la concentration équivalente d'alcool dans le sang de 0,2 g/l. Si le premier test est négatif, la personne concernée peut reprendre son activité. Si le résultat est positif, un deuxième test est effectué, en tenant compte d'une période d'attente appropriée. Si le deuxième contrôle d'alcoolémie est également positif, la personne concernée est suspendue de ses fonctions avec effet immédiat et doit s'attendre à des conséquences administratives et pénales.

Les résultats de l'alcootest sont enregistrés dans la base de données SAFA de l'AESA de manière anonyme et sans divulgation des taux d'alcoolémie.

Si des éthylomètres sont utilisés à la place des éthylotests, il est possible de renoncer à un prélèvement sanguin en application analogue des dispositions relatives au contrôle de l'alcoolémie dans le droit suisse de la circulation routière. Le prélèvement sanguin doit néanmoins être ordonné si la personne concernée le demande. La référence au droit européen et aux dispositions du droit suisse de la circulation routière est prise en compte dans l'adaptation du paragraphe 4.

---

<sup>6</sup> ARO.RAMP.106 Test d'alcoolémie dans l'annexe II (partie ORO) du règlement (UE) 2018/1042 et AMC1, GM1, GM2 et GM 3 pour ARO.RAMP.106.

## **3 Effets**

### **3.1 Conséquences pour la Confédération**

#### **3.1.1 Contrôles d'alcoolémie**

Les tests d'alcoolémie aléatoires seront effectués dans le cadre des inspections au sol déjà accomplies par l'OFAC. Ils n'auront donc que des conséquences organisationnelles en ce qui concerne la procédure et la mise en œuvre des inspections au sol et l'implication des forces de police cantonales. L'OFAC n'aura pas de charges supplémentaires en matière financière ou de personnel.

#### **3.1.2 Traitement des notifications**

Les notifications des médecins, des psychologues et de leurs assistants doivent être soumis au service aéromédical de l'OFAC. En fonction de leur contenu, on peut s'attendre à ce que la division/section concernée de l'OFAC doive effectuer des travaux supplémentaires pour traiter ces notifications et les conséquences qui en découlent. Ces éventuelles surcharges peuvent être absorbées par les ressources financières et humaines existantes de l'OFAC.

### **3.2 Conséquences pour les cantons et les communes**

#### **3.2.1 Contrôles d'alcoolémie**

Les contrôles d'alcoolémie sont planifiés en collaboration avec l'OFAC et effectués par les forces de police cantonales. Comme la police cantonale dispose déjà de la formation, de l'expertise et de l'équipement nécessaires pour effectuer des tests d'alcoolémie dans le cadre de ses activités et qu'elle effectue déjà ces tests en cas de suspicion, la modification de la loi n'entraînera pas de charges supplémentaires significatives en matière financière ou de personnel.

#### **3.2.2 Traitement des notifications**

Les cantons et les communes ne sont pas concernés par le droit de notification volontaire et la levée du secret médical qui y est associée.

### **3.3 Conséquences pour l'économie**

#### **3.3.1 Contrôles d'alcoolémie**

En ce qui concerne l'exécution effective des tests, il faut s'attendre à peu de résistance de la part des compagnies aériennes et du personnel navigant en raison de l'utilisation d'équipement fiable certifié. Lors de l'exécution des contrôles, les autorités se conforment aux dispositions pertinentes du droit suisse de la circulation routière et du droit communautaire de rang supérieur.

En cas de test positif, les conséquences immédiates, qui dans le pire des cas pourraient entraîner l'annulation du vol, feront peser sur les compagnies aériennes une charge supplémentaire en matière financière et de personnel. Tout changement de réservation nécessaire des passagers sur d'autres vols peut entraîner des coûts supplémentaires et être source de conflit entre les transporteurs aériens et les passagers.

#### **3.3.2 Traitement des notifications**

La notification rédigée par un médecin ou un psychologue ou un de leurs assistants peut donner lieu à une évaluation d'aptitude, pouvant entraîner jusqu'à une interdiction de vol pour les pilotes ou le retrait ou la suspension des licences et des autorisations des contrôleurs aériens. Cela peut conduire à l'impossibilité temporaire pour la personne concernée d'effectuer son travail et donc à des pertes finan-



cières. Dans de tels cas, les compagnies aériennes et les prestataires de services de navigation aérienne concernés peuvent également être confrontés à des coûts supplémentaires en termes de personnel et de finances en raison du rééchelonnement.

## 4 Aspects juridiques

### 4.1 Constitutionnalité

La proposition est basée sur l'article 87 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999<sup>7</sup>, qui donne à la Confédération le pouvoir de légiférer en matière d'aviation. La présente révision s'inscrit dans le cadre de cette compétence fédérale.

### 4.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

La révision prévue de la LA concerne un domaine du transport aérien dans lequel la Suisse s'est engagée, par un traité à satisfaire à des exigences internationales. Des traités internationaux en la matière existent avec l'OACI, l'UE ou d'autres États. Le traité pertinent est ici de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et l'Union européenne sur le transport aérien<sup>8</sup>. Dans le cadre de l'accord, la Suisse a l'intention d'adopter le règlement (UE) n° 2018/1042 par une décision du Comité mixte, qui a la compétence de modifier l'annexe de l'accord en y incorporant des actes communautaires normatifs. Pour être mises en œuvre conformément au droit international, les mesures prévues au niveau national doivent être compatibles avec les obligations internationales. C'est le sens des amendements proposés.

### 4.3 Forme de la révision

Ce projet de révision contient d'importantes dispositions législatives qui seront promulguées sous la forme d'une loi fédérale conformément à l'article 164, paragraphe 1, de la Constitution fédérale et à l'article 22, paragraphe 1, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement<sup>9</sup> (loi sur le Parlement). Le texte est soumis au référendum facultatif.

### 4.4 Protection des données

#### 4.4.1 Contrôles d'alcoolémie

Les résultats des inspections au sol sont enregistrés dans la base de données SAFA centralisée de l'UE. Les résultats du contrôle de l'alcoolémie sont également introduits dans la base de données. Cependant, ces résultats ne contiennent ni les données personnelles des membres d'équipage respectifs ni les taux d'alcool. Afin de protéger les données de la personne concernée, elles doivent être transmises à l'UE sous forme anonyme. Les principes pertinents sont contenus dans le règlement (UE) n° 2018/1042.

#### 4.4.2 Traitement des notifications

La révision prévue crée la base juridique nécessaire pour la transmission à l'OFAC de données particulièrement sensibles concernant les membres d'équipage concernés.

---

<sup>7</sup> RS 101.

<sup>8</sup> RS 0.748.127.192.68.

<sup>9</sup> RS 171.10.