

Publications des départements et des offices de la Confédération

Approbation de tarifs d'institutions d'assurance privées

(art. 46, 3^e al., de la loi du 23 juin 1978 sur la surveillance des assurances; RS 961.01)

L'Office fédéral des assurances privées a approuvé les tarifs suivants, qui concernent des contrats d'assurance en cours:

Décision du 16 février 1993

Tarif soumis par La générale de Berne Compagnie d'Assurances, Berne, pour l'assurance responsabilité civile professionnelle pour l'agriculture et les alpages.

Décision du 24 février 1993

Tarif soumis par Patria, Société mutuelle suisse d'assurances sur la vie, Bâle, pour l'assurance contre la maladie.

Décision du 26 février 1993

Tarif soumis par «Zurich» Compagnie d'Assurances, Zurich, pour l'assurance contre les dégâts des eaux.

Décision du 26 février 1993

Tarif soumis par La Fribourgeoise Générale d'Assurances SA, Fribourg, pour l'assurance contre la maladie.

Indication des voies de recours

Cet avis tient lieu, pour les assurés, de notification de la décision. Les assurés qui ont qualité pour recourir en vertu de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (RS 172.021) peuvent attaquer les décisions d'approbation de tarifs par un recours au Département fédéral de justice et police, 3003 Berne. Le mémoire de recours doit être déposé en deux exemplaires dans les 30 jours dès cette publication et doit indiquer les conclusions ainsi que les motifs. Pendant ce délai, la décision d'approbation du tarif peut être consultée auprès de l'Office fédéral des assurances privées, Gutenbergstrasse 50, 3003 Berne.

16 mars 1993

Office fédéral des assurances privées

Demandes d'octroi de permis concernant la durée du travail

Travail de jour à deux équipes (art. 23 LT)

- Novo Cristal SA, 2300 La Chaux-de-Fonds
atelier des guides d'aiguille
6 ho, 8 f
4 janvier 1993 au 8 janvier 1994

Travail de nuit ou travail à trois équipes (art. 17 ou 24 LT)

- Moulins Rod SA, 1350 Orbe
fabrication de produits de fourrage
3 ho
15 février 1993 au 17 février 1996 (renouvellement)

(ho = hommes, f = femmes, j = jeunes gens)

Voies de droit

Toute personne touchée dans ses droits ou ses obligations par l'octroi d'un permis concernant la durée du travail et ayant qualité pour recourir contre une telle décision peut, dans les dix jours à compter de la présente publication, consulter le dossier, sur rendez-vous, auprès de l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail, division de la protection des travailleurs et du droit du travail, Gurtengasse 3, 3003 Berne, (tél. 031 61 29 45 / 29 50).

Permis concernant la durée du travail octroyés

Travail de jour à deux équipes

Motifs: Exécution de commandes urgentes, horaire d'exploitation nécessaire pour des raisons économiques (art. 23, 1er al., LT)

- Cilo SA, 1032 Romanel-sur-Lausanne
cilo-bike-service
8 ho
15 février 1993 au 20 mars 1993
- Cregon-Femco SA, 2855 Glovelier
étampage
4 ho, 6 f
11 janvier 1993 au 15 janvier 1994

- R. Bourgeois (Suisse) SA, 2892 Courgenay
découpage de précision
16 ho, 6 f
4 janvier 1993 au 31 décembre 1993
- IRL Imprimeries Réunies Lausanne SA, 1020 Renens
diverses parties d'entreprise
44 ho, 10 f
1er mars 1993 au 2 mars 1996 (renouvellement)
Permis avec dérogation en vertu de l'art. 28 LT

Travail de nuit et travail à trois équipes

Motifs: Horaire d'exploitation indispensable pour des raisons techniques ou économiques (art. 17, 2e al., et 24, 2e al., LT)

- IRL Imprimeries Réunies Lausanne SA, 1020 Renens
diverses parties d'entreprise
27 ho
1er mars 1993 au 2 mars 1996 (renouvellement)
Permis avec dérogation en vertu de l'art. 28 LT

(ho = hommes, f = femmes, j = jeunes gens)

Voies de droit

Conformément à l'article 55, 2e alinéa, LT et aux articles 44 ss, LPA, ces décisions peuvent être attaquées devant le Département fédéral de l'économie publique par recours administratif, dans les 30 jours à compter de la présente publication. Le mémoire de recours doit être présenté en deux exemplaires, il indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire.

Toute personne ayant qualité pour recourir peut consulter sur rendez-vous, pendant la durée du délai de recours, les permis et leur justificatif, auprès de l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail, Gurtengasse 3, 3003 Berne, (tél. 031 61 29 45/29 50).

16 mars 1993

Office fédéral de l'industrie,
des arts et métiers et du travail :

Division de la protection des
travailleurs et du droit du travail

Allocation de subsides fédéraux pour améliorations foncières
et constructions rurales

Décisions du Service fédéral des améliorations foncières

- Commune d'Ormont-Dessous VD, rationalisation de bâtiment Voëttes, projet n° VD2591
- Commune de Champéry VS, bâtiments alpestres Culet, projet n° VS3536

Voies de recours

En vertu de l'article 68 de l'ordonnance sur les améliorations foncières (RS 913.1), des articles 44 ss de la loi fédérale sur la procédure administrative (RS 172.021), de l'article 12 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (RS 451) et de l'article 14 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (RS 704), ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours administratif auprès du Département fédéral de l'économie publique, dans un délai de 30 jours à compter de la présente publication. Le recours sera présenté en deux exemplaires; il indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et portera la signature du recourant ou de son mandataire.

Les personnes habilitées à recourir pourront consulter les décisions et les dossiers de projets auprès du Service fédéral des améliorations foncières, Mattenhofstrasse 5, 3003 Berne, dans le délai imparti pour les recours et après s'être annoncées par téléphone (tél. 031 61 26 55).

16 mars 1993

Service fédéral des
améliorations foncières

Attribution de contingents de mouvements de nuit à des entreprises du trafic hors des lignes disposant de grands avions, été 1993

du 23 février 1993

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la requête du 10 décembre 1992;

vu l'article 95, 1^{er} et 2^e alinéas, lettre b, ainsi que 3^e alinéa, de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne (ONA; RS 748.01);

vu la Réglementation du 22 novembre 1984 entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne (RO 1984 1346);

considérant les résultats de la consultation engagée auprès des aéroports et des Associations de défense des intérêts des riverains,

décide:

TEA Basel SA est autorisée, pour la période du 1^{er} avril au 31 octobre 1993, à effectuer le nombre de mouvements suivants:

Genève

Aucun mouvement pour atterrissages programmés entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

Aucun mouvement en réserve pour des retards prouvés (pour atterrissages entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Zurich

Aucun mouvement pour décollages et atterrissages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

50 mouvements en réserve pour des retards prouvés (entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Les mouvements attribués ne peuvent être effectués qu'avec des avions correspondant aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16 à la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Annexe 16 OACI, chap. 3).

Pour les atterrissages, l'heure déterminante est celle à laquelle l'avion se pose sur la piste; pour les décollages, l'heure à laquelle l'avion quitte la piste.

Un rapport mensuel relatif aux mouvements de nuit doit être adressé à notre office jusqu'au 15 du mois suivant; le cas échéant, il contiendra les motifs relatifs à l'utilisation du contingent de réserve.

Motifs

TEA a demandé 60 mouvements de réserve pour Zurich afin de couvrir d'éventuels retards de vols qui, bien que programmés avant 22.00 heures pourraient avoir lieu après 22.00 heures en raison de motifs de sécurité aérienne (ATC) ou de problèmes techniques.

La direction de l'Aéroport de Zurich s'est prononcée contre le nombre de mouvements proposé par l'office, ce faisant, elle se réfère à une procédure de recours en suspens. Le «Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich» est également opposé à l'attribution en question, prononcée dans le cadre de l'audition préalable. Pour cette raison, l'attribution a été réduite par rapport à la proposition.

Dans la pesée des intérêts en présence, il faut également tenir compte du fait que les mouvements des entreprises du trafic hors des lignes sont légalement admis à Zurich jusqu'à 23 heures. En outre, plusieurs décisions des autorités de recours ont confirmé que le nombre des mouvements ne constituait que l'un des critères d'attribution des contingents.

En ce qui concerne l'attribution des mouvements de réserve, le grief de la Direction de l'Aéroport de Zurich selon lequel l'OFAC ne devrait pas relever l'attribution, dès lors que le contingent de l'année précédente n'a pas été complètement utilisé, n'est pas fondé. Les compagnies suisses doivent en effet disposer d'un nombre de mouvements de réserve suffisant, qu'elles gèrent de façon responsable et qui leur permet de réagir face à des retards imprévus qu'elles n'ont aucune possibilité d'éviter. Une planification horaire sans marge de manœuvre susciterait des situations de stress, en particulier lors de l'enregistrement et de la préparation du vol, la sécurité en pâtirait.

L'obligation de coordination imposée aux entreprises charter, tant à Zurich qu'à l'étranger, rend l'organisation des plans de vol encore plus difficile.

Une augmentation du nombre des mouvements de réserve est indispensable, en raison des considérations susmentionnées ainsi que de la détérioration des conditions dans l'espace aérien européen en général et en particulier dans les régions de contrôle (UAT) de Belgrade et des Etats de l'ancien bloc de l'est.

Le SBFZ avance l'argument suivant: «le faible nombre des passagers, l'utilité économique et les émissions provoquées sont sans commune mesure avec les nuisances devant être endurées par une grande partie de la population». Il pose ainsi la question de principe du bien-fondé du trafic hors des lignes, laquelle dépasse le cadre de la présente procédure. Nous nous bornons à relever qu'en 1992, trois millions de passagers voyageant en charter ont emprunté les aéroports suisses.

A la lumière des explications ci-dessus, le nombre des mouvements de nuit présentement autorisé, répond à la prescription de l'article 95 de l'ONA selon laquelle il y a lieu de faire preuve de la plus grande réserve en autorisant les mouvements entre 22 et 6 heures.

Les contraventions à la présente décision seront punies des arrêts ou d'une amende de 20 000 francs au plus conformément à l'article 91 de la loi fédérale sur la navigation aérienne.

Indication des voies de recours

Tous ceux qui, en vertu de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), ont qualité pour recourir, peuvent attaquer cette décision auprès du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, 3003 Berne. Le mémoire de recours lui sera adressé en deux exemplaires dans les 30 jours à compter de la notification personnelle de la décision et, en l'absence d'une telle notification, dans les 30 jours à compter de la publication dans le Feuille fédérale; il contiendra les conclusions et indiquera les motifs invoqués.

23 février 1993

Office fédéral de l'aviation civile:
Le directeur, Auer

F35772

Attribution de contingents de mouvements de nuit à des entreprises du trafic hors des lignes disposant de grands avions, été 1993

du 23 février 1993

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la requête du 30 décembre 1992;

vu l'article 95, 1^{er} et 2^e alinéas, lettre b, ainsi que 3^e alinéa, de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne (ONA; RS 748.01);

vu la Réglementation du 22 novembre 1984 entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne (RO 1984 1346);

considérant les résultats de la consultation engagée auprès des aéroports et des Associations de défense des intérêts des riverains,

décide:

Crossair SA pour l'exploitation de lignes aériennes régionales européennes est autorisée, pour la période du 1^{er} avril au 31 octobre 1993, à effectuer le nombre de mouvements suivants:

Genève

Aucun mouvement pour atterrissages programmés entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

5 mouvements en réserve pour des retards prouvés (pour atterrissages entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Zurich

Aucun mouvement pour décollages et atterrissages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

12 mouvements en réserve pour des retards prouvés (entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Les mouvements attribués ne peuvent être effectués qu'avec des avions correspondant aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16 à la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Annexe 16 OACI, chap. 3).

Pour les atterrissages, l'heure déterminante est celle à laquelle l'avion se pose sur la piste; pour les décollages, l'heure à laquelle l'avion quitte la piste.

Un rapport mensuel relatif aux mouvements de nuit doit être adressé à notre office jusqu'au 15 du mois suivant; le cas échéant, il contiendra les motifs relatifs à l'utilisation du contingent de réserve.

Motifs

Crossair a demandé 5 mouvements de réserve pour l'aéroport de Genève et 40 pour l'aéroport de Zurich afin de couvrir d'éventuels retards de vols qui, bien que programmés avant 22.00 heures pourraient avoir lieu après 22.00 heures en raison de motifs de sécurité aérienne (ATC) ou de problèmes techniques. La compagnie justifie l'augmentation massive des chiffres en regard de l'année précédente, par la multiplication de ses activités dans le secteur des vols d'affrètement (vols charter). La demande porte en première ligne sur des séries de vol charter qui sont, pour la plupart, effectués par le BAe 146-200/300, avion particulièrement peu bruyant.

Dans le cadre de l'audition préalable, l'Aéroport de Genève n'a pas émis d'objection. L'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève) a soulevé plusieurs points de désaccord.

La Direction de l'Aéroport de Zurich ainsi que le «Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ)» se sont prononcés contre l'attribution proposée par l'office; en conséquence, le nombre de mouvements destinés à Crossair a été fortement réduit.

En ce qui concerne l'attribution des mouvements de réserve, le grief de la Direction de l'Aéroport de Zurich selon lequel l'OFAC ne devrait pas relever l'attribution, dès lors que le contingent de l'année précédente n'a pas été complètement utilisé, n'est pas fondé. Les compagnies suisses doivent en effet disposer d'un nombre de mouvements de réserve suffisant, qu'elles gèrent de façon responsable et qui leur permet de réagir face à des retards imprévus qu'elles n'ont aucune possibilité d'éviter. Une planification horaire sans marge de manœuvre susciterait des situations de stress, en particulier lors de l'enregistrement et de la préparation du vol, la sécurité en pâtirait.

Dans la pesée des intérêts en présence, il faut également tenir compte du fait que les mouvements des entreprises du trafic hors des lignes sont légalement admis à Zurich jusqu'à 23 heures. En outre, plusieurs décisions des autorités de recours ont confirmé que le nombre des mouvements ne constituait que l'un des critères d'attribution des contingents.

L'obligation de coordination imposée aux entreprises charter, tant à Zurich qu'à l'étranger, rend l'organisation des plans de vol encore plus difficile.

L'attribution prévue du nombre des mouvements de réserve est indispensable, en raison des considérations susmentionnées ainsi que de la détérioration des conditions dans l'espace aérien européen en général et en particulier dans les régions de contrôle (UAT) de Belgrade et des Etats de l'ancien bloc de l'est.

Le SBFZ avance l'argument suivant: «le faible nombre des passagers, l'utilité économique et les émissions provoquées sont sans commune mesure avec les nuisances devant être endurées par une grande partie de la population». Il pose ainsi la question de principe du bien-fondé du trafic hors des lignes, laquelle dépasse le cadre de la présente procédure. Nous nous bornons à relever qu'en 1992, trois millions de passagers voyageant en charter ont emprunté les aéroports suisses.

A la lumière des explications ci-dessus, le nombre des mouvements de nuit présentement autorisés, répond à la prescription de l'article 95 de l'ONA selon laquelle, il y a lieu de faire preuve de la plus grande réserve en autorisant les mouvements entre 22 et 6 heures.

Les contraventions à la présente décision seront punies des arrêts ou d'une amende de 20 000 francs au plus conformément à l'article 91 de la loi fédérale sur la navigation aérienne.

Indication des voies de recours

Tous ceux qui, en vertu de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), ont qualité pour recourir, peuvent attaquer cette décision auprès du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, 3003 Berne. Le mémoire de recours lui sera adressé en deux exemplaires dans les 30 jours à compter de la notification personnelle de la décision et, en l'absence d'une telle notification, dans les 30 jours à compter de la publication dans le Feuille fédérale; il contiendra les conclusions et indiquera les motifs invoqués.

23 février 1993

Office fédéral de l'aviation civile:
Le directeur, Auer

F35772

Attribution de contingents de mouvements de nuit à des entreprises du trafic hors des lignes disposant de grands avions, été 1993

du 23 février 1993

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la requête du 5 janvier 1993;

vu l'article 95, 1^{er} et 2^e alinéas, lettre b, ainsi que 3^e alinéa, de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne (ONA; RS 748.01);

vu la Réglementation du 22 novembre 1984 entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne (RO 1984 1346);

considérant les résultats de la consultation engagée auprès des aéroports et des Associations de défense des intérêts des riverains,

décide:

Swissair est autorisée, pour la période du 1^{er} avril au 31 octobre 1993, à effectuer le nombre de mouvements suivants:

Genève

Aucun mouvement pour atterrissages programmés entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

2 mouvements en réserve pour des retards prouvés (pour atterrissages entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Zurich

Aucun mouvement pour décollages et atterrissages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

5 mouvements en réserve pour des retards prouvés (entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Les mouvements attribués ne peuvent être effectués qu'avec des avions correspondant aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16 à la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Annexe 16 OACI, chap. 3).

Pour les atterrissages, l'heure déterminante est celle à laquelle l'avion se pose sur la piste; pour les décollages, l'heure à laquelle l'avion quitte la piste.

Un rapport mensuel relatif aux mouvements de nuit doit être adressé à notre office jusqu'au 15 du mois suivant; le cas échéant, il contiendra les motifs relatifs à l'utilisation du contingent de réserve.

Motifs

Pour Genève, Swissair a requis 4 mouvements de réserve et pour Zurich, 6 afin de couvrir d'éventuels retards de vols qui bien que programmés avant 22.00 heures pourraient avoir lieu après 22.00 heures en raison de motifs de sécurité aérienne (ATC) ou de problèmes techniques.

L'attribution de l'office est légèrement inférieure à la requête de la compagnie. Les vols seraient effectués avec les avions de Swissair qui répondent aux exigences de la protection de l'environnement.

Dans le cadre de l'audition préalable, l'Aéroport de Genève n'a pas émis d'objection. L'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève) a soulevé plusieurs points de désaccord.

La Direction de l'Aéroport de Zurich ainsi que le «Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ)» se sont prononcés contre l'attribution proposée par l'office.

En ce qui concerne l'attribution des mouvements de réserve, le grief de la Direction de l'Aéroport de Zurich selon lequel l'OFAC ne devrait pas relever l'attribution, dès lors que le contingent de l'année précédente n'a pas été complètement utilisé, n'est pas fondé. Les compagnies suisses doivent en effet disposer d'un nombre de mouvements de réserve suffisant, qu'elles gèrent de façon responsable et qui leur permet de réagir face à des retards imprévus qu'elles n'ont aucune possibilité d'éviter. Une planification horaire sans marge de manœuvre susciterait des situations de stress, en particulier lors de l'enregistrement et de la préparation du vol, la sécurité en pâtirait.

Dans la pesée des intérêts en présence, il faut également tenir compte du fait que les mouvements des entreprises du trafic hors des lignes sont légalement admis à Zurich jusqu'à 23 heures. En outre, plusieurs décisions des autorités de recours ont confirmé que le nombre des mouvements ne constituait que l'un des critères d'attribution des contingents.

L'obligation de coordination imposée aux entreprises charter, tant à Zurich qu'à l'étranger, rend l'organisation des plans de vol encore plus difficile.

L'attribution prévue du nombre des mouvements de réserve est indispensable, en raison des considérations susmentionnées ainsi que de la détérioration des conditions dans l'espace aérien européen en général et en particulier dans les régions de contrôle (UAT) de Belgrade et des États de l'ancien bloc de l'est.

Le SBFZ avance l'argument suivant: «le faible nombre des passagers, l'utilité économique et les émissions provoquées sont sans commune mesure avec les nuisances devant être endurées par une grande partie de la population». Il pose ainsi la question de principe du bien-fondé du trafic hors des lignes, laquelle

dépasse le cadre de la présente procédure. Nous nous bornons à relever qu'en 1992, trois millions de passagers voyageant en charter ont emprunté les aéroports suisses.

A la lumière des explications ci-dessus, le nombre des mouvements de nuit présentement autorisés, répond à la prescription de l'article 95 de l'ONA selon laquelle il y a lieu de faire preuve de la plus grande réserve en autorisant les mouvements entre 22 et 6 heures.

Les contraventions à la présente décision seront punies des arrêts ou d'une amende de 20 000 francs au plus conformément à l'article 91 de la loi fédérale sur la navigation aérienne.

Indication des voies de recours

Tous ceux qui, en vertu de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), ont qualité pour recourir, peuvent attaquer cette décision auprès du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, 3003 Berne. Le mémoire de recours lui sera adressé en deux exemplaires dans les 30 jours à compter de la notification personnelle de la décision et, en l'absence d'une telle notification, dans les 30 jours à compter de la publication dans le Feuille fédérale; il contiendra les conclusions et indiquera les motifs invoqués.

23 février 1993

Office fédéral de l'aviation civile:
Le directeur, Auer

F35772

Attribution de contingents de mouvements de nuit à des entreprises du trafic hors des lignes disposant de grands avions, été 1993

du 23 février 1993

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la requête du 10 janvier 1993;

vu l'article 95, 1^{er} et 2^e alinéas, lettre b, ainsi que 3^e alinéa, de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne (ONA; RS 748.01);

vu la Réglementation du 22 novembre 1984 entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne (RO 1984 1346);

considérant les résultats de la consultation engagée auprès des aéroports et des Associations de défense des intérêts des riverains,

décide:

Balair SA est autorisée, pour la période du 1^{er} avril au 31 octobre 1993, à effectuer le nombre de mouvements suivants:

Genève

Aucun mouvement pour atterrissages programmés entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

2 mouvements en réserve pour des retards prouvés (pour atterrissages entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Zurich

40 mouvements pour décollages et atterrissages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

77 mouvements en réserve pour des retards prouvés (entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Les mouvements attribués ne peuvent être effectués qu'avec des avions correspondant aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16 à la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Annexe 16 OACI, chap. 3).

Pour les atterrissages, l'heure déterminante est celle à laquelle l'avion se pose sur la piste; pour les décollages, l'heure à laquelle l'avion quitte la piste.

Un rapport mensuel relatif aux mouvements de nuit doit être adressé à notre office jusqu'au 15 du mois suivant; le cas échéant, il contiendra les motifs relatifs à l'utilisation du contingent de réserve.

Motifs

Pour Genève, Balair a requis deux mouvements de réserve destinés à couvrir d'éventuels retards de vols qui, bien que programmés avant 22.00 heures, pourraient avoir lieu après 22.00 heures, en raison de motifs de sécurité aérienne (ATC) ou de problèmes techniques.

L'Aéroport de Genève n'a pas émis d'objection. L'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève) a soulevé plusieurs points de désaccord.

Pour Zurich, Balair a requis 40 mouvements pour des atterrissages et des décollages programmés ainsi que 100 mouvements de réserve pour des vols qui, bien que programmés avant 22.00 heures, pourraient avoir lieu après 22.00 heures, en raison de motifs de sécurité aérienne (ATC) ou de problèmes techniques.

Dans le cadre de l'audition préalable, l'Aéroport de Zurich ainsi que le «Schutzverband der Bevölkerung im den Flughafen Zürich» (SBFZ) se sont prononcés contre le nombre de mouvements prévus.

L'OFAC a examiné en détail la forte augmentation des mouvements programmés, comparés aux chiffres extrêmement bas de l'été 1992. Considérant qu'il s'agit exclusivement d'atterrissages prévus avant 22.31 au moyen de MD 82/83, particulièrement peu bruyants à l'approche et que la planification des rotations est impérative, l'attribution de ces mouvements est justifiée. Il y a lieu de considérer en outre que le refus de ce contingent aurait des conséquences intempestives alors que les compagnies suisses se trouvent déjà dans une situation économique désavantageuse par rapport à leurs concurrents étrangers. Dans la pesée des intérêts en présence, il faut également tenir compte du fait que les mouvements des entreprises du trafic hors des lignes sont légalement admis à Zurich jusqu'à 23.00 heures. En outre, plusieurs décisions des autorités de recours ont confirmé que le nombre des mouvements ne constituait que l'un des critères d'attribution des contingents.

En ce qui concerne l'attribution des mouvements de réserve, le grief de la Direction de l'Aéroport de Zurich selon lequel l'OFAC ne devrait pas relever l'attribution, dès lors que le contingent de l'année précédente n'a pas été complètement utilisé, n'est pas fondé. Les compagnies suisses doivent en effet disposer d'un nombre de mouvements de réserves suffisant, qu'elles gèrent de façon responsable et qui leur permet de réagir face à des retards imprévus qu'elles n'ont aucune possibilité d'éviter. Une planification horaire sans marge de manœuvre susciterait des situations de stress, en particulier lors de l'enregistrement et de la préparation du vol, la sécurité en pâtirait. L'obligation de coordination imposée aux entreprises charter, tant à Zurich qu'à l'étranger, rend l'organisation des plans de vol encore plus difficile. Une augmentation du nombre des mouve-

ments de réserve est indispensable, en raison des considérations susmentionnées ainsi que de la détérioration des conditions dans l'espace aérien européen en général et en particulier dans les régions de contrôle (UAT) de Belgrade et des Etats de l'ancien bloc de l'est.

Le SBFZ avance l'argument suivant: «le faible nombre des passagers, l'utilité économique et les émissions provoquées sont sans commune mesure avec les nuisances devant être endurées par une grande partie de la population». Il pose ainsi la question de principe du bien-fondé du trafic hors des lignes, laquelle dépasse le cadre de la présente procédure. Nous nous bornons à relever qu'en 1992, trois millions de passagers voyageant en charter ont emprunté les aéroports suisses.

A la lumière des explications ci-dessus, le nombre des mouvements de nuit présentement autorisés, répond à la prescription de l'article 95 de l'ONA selon laquelle il y a lieu de faire preuve de la plus grande réserve en autorisant les mouvements entre 22 et 6 heures.

Les contraventions à la présente décision seront punies des arrêts ou d'une amende de 20 000 francs au plus, conformément à l'article 91 de la loi fédérale sur la navigation aérienne.

Indication des voies de recours

Tous ceux qui, en vertu de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), ont qualité pour recourir, peuvent attaquer cette décision auprès du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, 3003 Berne. Le mémoire de recours lui sera adressé en deux exemplaires dans les 30 jours à compter de la notification personnelle de la décision et, en l'absence d'une telle notification, dans les 30 jours à compter de la publication dans le Feuille fédérale; il contiendra les conclusions et indiquera les motifs invoqués.

23 février 1993

Office fédéral de l'aviation civile:
Le directeur, Auer

F35772

Attribution de contingents de mouvements de nuit à des entreprises du trafic hors des lignes disposant de grands avions, été 1993

du 23 février 1993

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la requête du 11 janvier 1993;

vu l'article 95, 1^{er} et 2^e alinéas, lettre b, ainsi que 3^e alinéa, de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne (ONA; RS 748.01);

vu la Réglementation du 22 novembre 1984 entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne (RO 1984 1346);

considérant les résultats de la consultation engagée auprès des aéroports et des Associations de défense des intérêts des riverains,

décide:

CTA SA est autorisée, pour la période du 1^{er} avril au 31 octobre 1993, à effectuer le nombre de mouvements suivants:

Genève

Aucun mouvement pour atterrissages programmés entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

40 mouvements en réserve pour des retards prouvés (pour atterrissages entre 22.01 et 24.00 heures locales et décollages entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Zurich

24 mouvements pour décollages et atterrissages programmés entre 22.01 et 23.00 heures locales.

70 mouvements en réserve pour des retards prouvés (entre 22.01 et 23.00 heures locales) dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques en Suisse ou à l'étranger. Les vols isolés ou vols ad hoc ne sont pas admis.

Les mouvements attribués ne peuvent être effectués qu'avec des avions correspondant aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16 à la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Annexe 16 OACI, chapitre 3).

Pour les atterrissages, l'heure déterminante est celle à laquelle l'avion se pose sur la piste; pour les décollages, l'heure à laquelle l'avion quitte la piste.

Un rapport mensuel relatif aux mouvements de nuit doit être adressé à notre office jusqu'au 15 du mois suivant; le cas échéant, il contiendra les motifs relatifs à l'utilisation du contingent de réserve.

Motifs

Pour Genève, CTA n'a requis aucun mouvement programmé, en revanche, la société a demandé 40 mouvements de réserve destinés à couvrir d'éventuels retards de vols qui, bien que programmés avant 22.00 heures, pourraient avoir lieu après 22.00 heures, en raison de motifs de sécurité aérienne (ATC) ou de problèmes techniques. L'Aéroport de Genève n'a pas émis d'objection. L'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève) a soulevé plusieurs points de désaccord.

Pour Zurich, elle a demandé 24 mouvements programmés et 105 mouvements de réserve afin de couvrir d'éventuels retards de vols qui, bien que programmés avant 22.00 heures pourraient avoir lieu après 22.00 heures en raison de motifs de sécurité aérienne (ATC) ou de problèmes techniques. Dans le cadre de l'audition préalable, la Direction de l'aéroport de Zurich ainsi que le «Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich» se sont prononcés contre le nombre de mouvements proposés par l'office. En conséquence, le nombre de mouvements attribués est inférieur à la demande. La direction de l'aéroport de Genève n'a pas soulevé d'objection contre l'attribution proposée.

L'OFAC a examiné en détail les mouvements programmés.

Considérant qu'il s'agit exclusivement d'atterrissages prévus avant 22.31 au moyen de MD 87/83, particulièrement peu bruyants à l'approche et que la planification des rotations est impérative, l'attribution de ces mouvements est justifiée. Il y a lieu de considérer en outre que le refus de ce contingent aurait des conséquences intempestives alors que les compagnies suisses se trouvent déjà dans une situation économique désavantageuse par rapport à leurs concurrents étrangers. Dans la pesée des intérêts en présence, il faut également tenir compte du fait que les mouvements des entreprises du trafic hors des lignes sont légalement admis à Zurich jusqu'à 23 heures. En outre, plusieurs décisions des autorités de recours ont confirmé que le nombre des mouvements ne constituait que l'un des critères d'attribution des contingents.

En ce qui concerne l'attribution des mouvements de réserve, le grief de la Direction de l'Aéroport de Zurich selon lequel l'OFAC ne devrait pas relever l'attribution, dès lors que le contingent de l'année précédente n'a pas été complètement utilisé, n'est pas fondé. Les compagnies suisses doivent en effet disposer d'un nombre de mouvements de réserve suffisant, qu'elles gèrent de façon responsable et qui leur permet de réagir face à des retards imprévus qu'elles n'ont aucune possibilité d'éviter. Une planification horaire sans marge de manœuvre susciterait des situations de stress, en particulier lors de l'enregistrement et de la préparation du vol, la sécurité en pâtirait.

L'obligation de coordination imposée aux entreprises charter, tant à Zurich qu'à l'étranger, rend l'organisation des plans de vol encore plus difficile.

L'attribution prévue du nombre des mouvements de réserve est indispensable, en raison de considérations susmentionnées ainsi que de la détérioration des conditions dans l'espace aérien européen en général et en particulier dans les régions de contrôle (UAT) de Belgrade et des Etats de l'ancien bloc de l'est.

Le SBFZ avance l'argument suivant: «le faible nombre des passagers, l'utilité économique et les émissions provoquées sont sans commune mesure avec les nuisances devant être endurées par une grande partie de la population». Il pose ainsi la question de principe du bien-fondé du trafic hors des lignes, laquelle dépasse le cadre de la présente procédure. Nous nous bornons à relever qu'en 1992, trois millions de passagers voyageant en charter ont emprunté les aéroports suisses.

A la lumière des explications ci-dessus, le nombre des mouvements de nuit présentement autorisé, répond à la prescription de l'article 95 de l'ONA selon laquelle il y a lieu de faire preuve de la plus grande réserve en autorisant les mouvements entre 22 et 6 heures.

Les contraventions à la présente décision seront punies des arrêts ou d'une amende de 20 000 francs au plus conformément à l'article 91 de la loi fédérale sur la navigation aérienne.

Indication des voies de recours

Tous ceux qui, en vertu de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), ont qualité pour recourir, peuvent attaquer cette décision auprès du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, 3003 Berne. Le mémoire de recours lui sera adressé en deux exemplaires dans les 30 jours à compter de la notification personnelle de la décision et, en l'absence d'une telle notification, dans les 30 jours à compter de la publication dans le Feuille fédérale; il contiendra les conclusions et indiquera les motifs invoqués.

23 février 1993

Office fédéral de l'aviation civile:
Le directeur, Auer

Publications des départements et des offices de la Confédération

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1993
Date	
Data	
Seite	733-751
Page	
Pagina	
Ref. No	10 107 279

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.