

Ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA¹)

modification du xx. xx. 2010

*Le Conseil fédéral suisse,
arrête :*

I

L'ordonnance du 18 décembre 1995 sur le service de la navigation aérienne¹ est modifiée comme suit:

Préambule

vu les art. 40 à 40g, 49, 101b et 108a, al. 3 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)² et vu l'art. ... de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin)³,

vu la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago)⁴,

vu l'Accord multilatéral du 12 février 1981 relatif aux redevances de route⁵,

vu le ch. 5 de l'annexe de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (Accord sur le transport aérien)⁶, en particulier la version contraignante pour la Suisse des règlements (CE) n° 549/2004, n° 550/2004 et n° 1794/2006 mentionnés dans ledit Accord ,

Remplacement d'expressions

Dans tout le dispositif:

- a. l'abréviation « office » est remplacée par l'abréviation « OFAC »;
- b. l'abréviation « Département » est remplacée par l'abréviation « DETEC » ;

¹ RS 748.132.1

² RS 748.0

³ RS 725.116.2

⁴ RS 0.748.0

⁵ RS 0.748.112.12

⁶ RS 0.748.127.192.68. La version contraignante pour la Suisse est mentionnée dans l'annexe de cet accord et peut être consultée ou obtenue auprès de l'OFAC. Adresse: Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne (www.bazl.admin.ch).

- c. *l'abréviation « commandement » est remplacée par l'abréviation « Forces aériennes ».*

Titre précédant l'art. 1

Chapitre 1 : Dispositions générales

Art. 2, al. 1, première phrase

¹L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) régleme le service de la navigation aérienne en accord avec les Forces aériennes. ...

Titre précédant l'art. 5

Chapitre 2 : Skyguide

Art.6, al. 1

Après avoir entendu Skyguide, le Conseil fédéral fixe pour quatre ans les objectifs stratégiques en matière de sécurité, d'efficacité et de rentabilité.

Titre précédant l'art. 9

Chapitre 3 : Financement du service de la navigation aérienne

Section 1: Prescriptions générales

Art. 9 Restriction du champ d'application du règlement (CE) n° 1794/2006

En application de l'art 1, al. 5 du règlement (CE) n° 1794/2006, les dispositions du règlement (CE) 1794/2006 ne s'appliquent pas aux aérodromes des catégories II et III conformément à l'art. 24.

Art. 10 Limitation des subventions croisées

¹ Les recettes des redevances de route et les indemnités de la Confédération pour les services en route ne peuvent servir à financer les frais de la fourniture de services de contrôle d'approche et de départ.

² Les recettes des redevances d'approche et de départ et les indemnités de la Confédération pour les services de contrôle d'approche et de départ d'une catégorie d'aérodromes déterminée ne peuvent servir à financer les frais liés à la fourniture de services en route ou de services de contrôle d'approche et de départ d'une autre catégorie d'aérodromes.

Art. 11 Prise en charge par la Confédération des pertes de recettes subies par Skyguide à l'étranger

¹ La Confédération indemnise Skyguide pour les pertes de recettes annuelles subies sur la fourniture de services de navigation aérienne en Allemagne, en Italie et en Autriche dans le cadre des crédits approuvés.

² L'OFAC effectue des versements trimestriels destinés à couvrir les pertes de recettes attendues de Skyguide. Il se fonde à cet effet sur le budget de Skyguide.

³ L'éventuel solde positif ou négatif résultant de la différence entre les indemnisations de la Confédération et le décompte définitif est compensé l'année suivante. Une entreprise de révision soumise à la surveillance de l'Etat au sens de l'art.7 de la loi fédérale du 16 décembre 2005 sur l'agrément et la surveillance des réviseurs⁷, et l'OFAC vérifient le décompte.

⁴ Skyguide communique sur demande à l'OFAC toutes les informations nécessaires pour vérifier le montant dû.

Art. 12 Dispositions générales concernant les zones tarifaires

L'espace aérien suisse est subdivisé en plusieurs zones tarifaires pour le service de navigation aérienne en route et pour le service de contrôle d'approche et de départ. Dans chaque zone tarifaire:

- a. une tarification uniforme des redevances s'applique;
- b. l'assiette des coûts équivaut à la somme des coûts des services de navigation aérienne fournis dans la zone; et
- c. un seul prestataire de services de la circulation aérienne se charge du contrôle d'approche et de départ.

Art. 13 Assiette des coûts

L'assiette des coûts pour les redevances de navigation aérienne se fonde sur l'estimation périodique des coûts provisionnels des services et installations, déduction faite d'éventuelles indemnisations, aides financières et contributions de la Confédération ou de tiers conformément aux art. 27 et 36 à 38.

Art. 14 Modulation des tarifs des redevances

Les tarifs des redevances sont établis en fonction de la masse maximale au décollage des aéronefs.

Art. 15 Assujettissement aux redevances de navigation aérienne

¹ Les redevances de navigation aérienne sont dues par l'exploitant de l'aéronef.

² Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, les redevances sont dues par le propriétaire de l'aéronef.

Art. 16 Publication des redevances

L'OFAC publie les tarifs des redevances de navigation aérienne dans la Publication d'information aéronautique pour la Suisse (Aeronautical Information Publication, AIP)⁸.

Titre précédant l'art. 17

⁷ RS 221.302

⁸ L'AIP peut être obtenue contre paiement auprès de Skyguide, case postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf.

Section 2: Financement des services de navigation en route

Art. 17 Zone tarifaire

La région d'information de vol Suisse (Flight Information Region, FIR), dans laquelle des services de navigation en route sont fournis, constitue une zone tarifaire de route.

Art. 18 Financement

Le financement des services de navigation en route incombe à Skyguide.

Art. 19 Redevance de route

¹ Skyguide perçoit une redevance de route pour chaque vol en contrepartie de l'utilisation des services et installations fournis pour les vols en route dans l'espace aérien dont la Suisse a la responsabilité.

² Skyguide établit le tarif des redevances.

³ Aux fins du calcul de l'assiette des redevances de route, Skyguide établit à l'intention de l'OFAC les tableaux de déclaration consolidés conformément aux appendices II et III des *Principes d'établissement de l'assiette des coûts pour les redevances des services de route et principes de calcul des taux unitaires*.

⁴ Les prestataires fournissant des services de navigation aérienne distincts dans la zone tarifaire visée à l'art. 17 communiquent à Skyguide les informations nécessaires à l'établissement des tableaux de déclaration. Ils observent les délais impartis par Skyguide.

Titre précédant l'art. 20

Section 3: Financement des services de contrôle d'approche et de départ sur les aérodromes de la catégorie I (aéroports nationaux)

Art. 20 Catégorie d'aérodromes I

Les aérodromes mentionnés à l'annexe 2 (aéroports nationaux) constituent, en ce qui concerne le financement des services de contrôle d'approche et de départ, la catégorie d'aérodromes I.

Art. 21 Zone tarifaire

Les aérodromes de la catégorie I forment une zone tarifaire.

Art. 22 Financement

Le financement des services de contrôle d'approche et de départ sur les aéroports de la catégorie I incombe au prestataire de services de la circulation aérienne.

Art. 23 Redevances d'approche et de départ

¹ Une redevance est perçue pour chaque départ sur les aérodromes de la catégorie I en contrepartie de l'utilisation des services et installations fournis par le service de la navigation aérienne pour l'approche et le départ.

² Aux fins du calcul de l'assiette des redevances d'approche et de départ, le prestataire de services de la circulation aérienne établi à l'intention de l'OFAC les tableaux de déclaration consolidés conformément aux annexes II et VI du règlement (CE) n° 1794/2006.

³ Les prestataires fournissant des services de navigation aérienne spécifiques sur les aéroports de la catégorie I communiquent au prestataire de services de la circulation aérienne les informations nécessaires à l'établissement des tableaux de déclaration. Ils observent les délais impartis par Skyguide.

⁴ Le prestataire de services de la circulation aérienne établit et perçoit les redevances d'approche et de départ. Il peut confier leur recouvrement à l'exploitant d'aérodrome.

Titre précédant l'art. 24

Section 4: Financement des services de contrôle d'approche et de départ sur les aérodromes des catégorie II et III

Art. 24 Catégories d'aérodromes II et III

¹ Les aérodromes mentionnés à l'annexe 3 constituent, en ce qui concerne le financement des services de contrôle d'approche et de départ, la catégorie d'aérodromes II.

² Les aérodromes mentionnés à l'annexe 4 constituent, en ce qui concerne le financement des services de contrôle d'approche et de départ, la catégorie d'aérodromes III.

Art. 25 Création de zones tarifaires

¹ Chaque aérodrome des catégories II et III constitue une zone tarifaire d'approche et de départ.

² Toutefois, à la demande d'un exploitant d'aérodrome ou d'un prestataire de services de la circulation aérienne, le DETEC peut regrouper plusieurs aérodromes au sein d'une zone tarifaire d'approche et de départ commune (art. 49, al. 5 LA). La suppression d'une telle zone doit également faire l'objet d'une demande auprès du DETEC.

³ Quiconque dépose auprès du DETEC une demande tendant à modifier les zones tarifaires consulte auparavant les milieux intéressés et joint le résultat de la consultation à la demande.

Art. 26 Financement

¹ Le financement des services de contrôle d'approche et de départ sur les aérodromes des catégories II et III incombe à l'exploitant d'aérodrome.

² Si la zone tarifaire comprend plusieurs aérodromes, le financement de ces services incombe au prestataire de services de la circulation aérienne.

Art. 27 Redevances d'approche et de départ

¹ Une redevance est perçue pour chaque départ sur les aérodromes des catégories II et III en contrepartie de l'utilisation des services et installations fournis par le service de la navigation aérienne pour l'approche et le départ.

² Pour le calcul des redevances les dispositions du chapitre III, paragraphes 44, 45 chiffre iii, 46, 47 chiffres iii-iv et vi-viii et 48 du document 9082 de l'Organisation de l'aviation civile internationale *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (8^e édition, 2009)⁹.

³ Des redevances d'approche et de départ réduites peuvent être établies pour les vols d'instruction.

⁴ L'exploitant d'aérodrome établit et perçoit les redevances. Si la zone tarifaire comprend plusieurs aérodromes, elles sont établies et perçues par le prestataire de services de la circulation aérienne. Ce dernier peut confier leur recouvrement à l'exploitant d'aérodrome.

Art. 28 Aides financières de la Confédération pour le contrôle d'approche et de départ: principe et calcul

¹ La Confédération verse chaque année des aides financières pour le contrôle d'approche et de départ assuré sur les aérodromes de la catégorie II.

² L'aide financière pour une zone tarifaire couvre, pour autant que les crédits alloués provenant de l'imposition du kérosène soient suffisants, le déficit entre les coûts budgétés et les recettes budgétées ainsi que les contributions assurées conformément à l'art. 30.

³ L'OFAC détermine pour chaque zone tarifaire l'aide financière pour l'année suivante.

⁴ Si les crédits sont insuffisants, l'OFAC calcule les montants effectifs à l'aide de la formule en annexe 5.

⁵ Pour les zones tarifaires déterminées dans lesquelles la fourniture de services de la navigation aérienne est indispensable en raison de structures d'espace aérien particulièrement complexes, l'OFAC peut allouer un montant fixe couvrant au maximum 30% du déficit défini à l'al. 2 préalablement au calcul selon l'al. 4.

⁶ Si le décompte définitif laisse apparaître que le déficit selon l'al. 2 est inférieur au déficit budgété, le solde est reporté sur l'aide financière de l'année suivante.

Art. 29 Aides financières de la Confédération pour le contrôle d'approche et de départ: bénéficiaire de l'aide

¹ L'aide est versée à l'exploitant d'aérodrome ou, si la zone tarifaire comprend plusieurs aérodromes, au prestataire de services de la circulation aérienne.

² Le bénéficiaire de l'aide communique sur demande à l'OFAC toutes les informations nécessaires pour déterminer l'aide financière.

³ Si le bénéficiaire de l'aide compte réaliser des investissements susceptibles d'avoir un impact significatif sur le montant de la contribution de la Confédération, il doit en informer l'OFAC.

⁹ Ce document peut être consulté auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile ou être obtenu auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, Groupe de la vente des documents, 999, rue de l'Université, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7 ou via www.icao.int).

Art. 30 Participation d'autres collectivités publiques et de particuliers au financement des coûts du contrôle d'approche et de départ

¹ Les exploitants d'aérodrome mènent dans leur sphère d'influence des négociations avec des particuliers et avec des collectivités publiques afin d'amener ces derniers à participer au financement des services de contrôle d'approche et de départ assurés sur leur aérodrome.

² Si la zone tarifaire comprend plusieurs aérodromes, les exploitants des aérodromes de la zone coordonnent les négociations.

³ Les exploitants d'aérodrome informent l'OFAC du résultat des négociations.

Titre précédant l'art. 31

Section 5: Exonération des redevances de navigation aérienne

Art. 31 Exonération des redevances de route

¹ Sont exonérés de redevances de route:

- a. les vols visés à l'article 9, paragraphe 1 du règlement (CE) n° 1794/2006¹⁰; dans le cas des vols de recherche et de sauvetage, cette exonération se limite aux vols visés par l'ordonnance du 7 novembre 2001 concernant le service de recherches et de sauvetage de l'aviation civile (ORSA)¹¹;
- b. les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés;
- c. les vols effectués exclusivement en VFR à l'intérieur de la zone tarifaire considérée;

² D'entente avec le Département fédéral des affaires étrangères et les Forces aériennes, l'OFAC exonère les aéronefs militaires étrangers des redevances de route à la demande de l'Etat d'origine, pour autant que la Suisse bénéficie de la réciprocité.

³ L'OFAC exonère les vols humanitaires des redevances de route.

Art. 32 Exonération des redevances d'approche et de départ

Sont exonérés de redevances d'approche et de départ:

- a. les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, le monarque régnant et sa proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements ; dans tous les cas, cette situation doit être dûment établie par l'indication du statut ou une remarque dans le plan de vol;
- b. les vols de recherche et de sauvetage visés par l'ORSA.

¹⁰ Conformément au ch. 5 de l'annexe de l'Accord sur le transport aérien (RS 0.748.127.192.68).

¹¹ RS 748.126.1

Art. 33 Coûts pris en charge par la Confédération

¹ Les dépenses suscitées par les vols exonérés de redevances sont acquittées par la Confédération.

² L'indemnisation se fonde sur les coûts totaux de la fourniture de services de navigation aérienne supportés pour ces vols.

³ Les services de navigation aérienne fournis pour les vols VFR exonérés des redevances de route aux termes de l'art. 31, al. 1, let. c sont indemnisés sur la base des coûts marginaux supportés.

Titre précédant l'art. 34

Section 6: Établissement et approbation des tarifs des redevances

Art. 34 Consultation sur les redevances d'approche et de départ pour les aérodrômes des catégories II et III

¹ Les milieux directement intéressés par une redevance d'approche et de départ pour les aérodrômes de catégories II et III sont consultés au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur des redevances.

² A cet effet, les redevances prévues sont publiées dans la Circulaire d'information aéronautique (Aeronautical Information Circular, AIC)¹² en mentionnant que les milieux intéressés disposent d'un délai d'un mois pour consulter les documents et prendre position.

Art. 35 Approbation des tarifs des redevances d'approche et de départ

¹ Le DETEC approuve les tarifs des redevances en appliquant par analogie l'art. 15 de la loi du 20 décembre 1985 concernant la surveillance des prix¹³.

² La demande motivée doit être remise à l'OFAC, qui fera suivre au DETEC, au plus tard deux mois avant l'entrée en vigueur des nouvelles redevances.

³ Sont joints à la demande toute information et tout document nécessaires pour évaluer le montant des redevances, en particulier:

- a. les justificatifs des coûts et recettes des services de navigation aérienne;
- b. les prévisions de trafic;
- c. les prises de position des milieux consultés.

⁴ Il convient d'exposer en les motivant la prise en considération ou le rejet des propositions des milieux intéressés adressées dans le cadre de la consultation.

⁵ La décision du DETEC et la date d'entrée en vigueur du tarif des redevances sont publiées dans la Feuille fédérale.

¹² L'AIC peut être obtenue contre paiement auprès de Skyguide, case postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf.

¹³ RS 942.20

Titre précédant l'art. 35

Section 7: Financement du service de la navigation aérienne pour les vols militaires

Art. 36

¹ La Confédération verse aux prestataires de services de navigation aérienne des indemnités couvrant les coûts afférents aux vols militaires.

² Les prestataires déterminent les dépenses prévisionnelles afférentes aux prestations qu'ils fournissent pour les vols militaires et les communiquent en temps utile aux Forces aériennes avant l'établissement du budget.

Titre précédant l'art. 37

Section 8: Facturation des services de navigation aérienne

Art. 37

¹ Les prestataires de services de navigation aérienne qui ne sont pas en charge du financement de ces services conformément à la présente ordonnance facturent leurs prestations aux organismes auxquels incombe ce financement.

² Ils communiquent les coûts prévisionnels de leurs prestations en temps utile aux organismes en charge du financement avant l'établissement des budgets et des plans financiers.

³ Ils rendent compte de leurs coûts dans le cadre de la procédure de consultation préalable à l'établissement des redevances.

Titre précédant l'art. 38

Section 9: Compte de la navigation aérienne suisse

Art. 38

¹ L'OFAC établit chaque année le compte de la navigation aérienne suisse. Ce dernier offre un aperçu de l'ensemble des coûts et des recettes des services de navigation aériennes fournis dans l'espace aérien suisse. Les organismes en charge du financement des services de navigation aérienne transmettent à l'OFAC les informations nécessaires.

Titre précédant l'art. 39

Chapitre 4: Dispositions finales

Art. 39 Modification des annexes

¹ Le DETEC peut modifier les annexes 3 et 4 de la présente ordonnance.

³ Il attribue à la catégorie II les aérodromes dotés de services de contrôle d'approche et de départ pour le trafic IFR dont la fourniture revêt un intérêt national.

⁴ Il attribue à la catégorie III les aérodromes dotés de services de contrôle d'approche et de départ pour le trafic IFR sans toutefois répondre aux critères des catégories I ou II.

Art. 40 Dispositions transitoires

¹ L'OFAC alloue aux aérodromes de la catégorie III en difficulté les aides financières prévues à l'art. 28 au maximum pour les trois années civiles suivant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance quand :

- a. il est démontré de manière crédible que les moyens financiers nécessaires ne peuvent pas être assurés par le biais d'autres sources de financement malgré des efforts justifiables ;
- b. des fonds provenant du produit de l'imposition du kérosène sont encore disponibles ;
- c. l'organisme en charge du financement des services de navigation aérienne fournis sur l'aérodrome considéré adresse une demande motivée.

³ Les aérodromes de la catégorie II forment une zone tarifaire jusqu'au 31 décembre 2013.

⁴ L'OFAC établit le compte de la navigation aérienne suisse (art. 38) la première fois pour l'exercice 2011.

II

La présente ordonnance est complétée par les nouvelles annexes ci-jointes.

III

La présente modification entre en vigueur le 1er xx 2010.

xx. xx 2010

Au nom du Conseil fédéral suisse

Le président de la Confédération:

La Chancelière

Aérodromes de la catégorie I

Les aérodromes suivants sont attribués à la catégorie I conformément à l'article 20:

- a. Aéroport national de Genève
- b. Aéroport national de Zurich

Aérodromes de la catégorie II

Les aérodromes suivants sont attribués à la catégorie II conformément à l'article 24, alinéa 1:

- a. Aérodrome régional de Berne-Belp ;
- b. Aérodrome régional de La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures ;
- c. Aérodrome régional de Granges ;
- d. Aérodrome régional de Lugano-Agno ;
- e. Aérodrome régional de Sion ;
- f. Aérodrome régional de Saint-Gall-Altenrhein.

Aérodromes de la catégorie III

L'aérodrome de Buochs est attribué à la catégorie III conformément à l'article 24, alinéa 2.

Formule de calcul en vue de la répartition des aides financières de la Confédération pour le contrôle d'approche et de départ

La clé de répartition des aides financières de la Confédération pour le contrôle d'approche et de départ visées aux art. 28 et 29 est établie sur la base de la formule suivante.

a) Etape 1:

$$H_{FP} = M \cdot ax$$

H_{FP} = aide financière par aéroport régional

M = crédits annuels alloués provenant du produit de l'impôt sur les huiles minérales

$$ax = (0.2 \cdot L) + (0.1 \cdot C) + (0.1 \cdot B) + (0.35 \cdot I) + (0.15 \cdot G) + (0.1 \cdot E)$$

L = nombre de vols de ligne sur un aéroport donné rapporté au total des vols de ligne sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

C = nombre de vols charters sur un aéroport donné rapporté au total des vols charter sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

B = nombre de vols exonérés de redevances sur un aéroport donné rapporté au total des vols exonérés de redevances sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

I = nombre de vols IFR sur un aéroport donné rapporté au total des vols IFR sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

G = nombre de mouvements d'aéronefs sur un aéroport donné rapporté au total des mouvements d'aéronefs sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

E = coûts et évolution du trafic IFR (e) sur un aéroport donné rapporté aux coûts et à l'évolution du trafic IFR sur l'ensemble des autres aéroports ayant sollicité une aide financière. Le coefficient « e » est calculé à l'aide de la formule suivante:

$$e = \frac{(1 + (t/100)) \cdot (1 + (c/100))}{1 + (k/100)}$$

t : évolution du trafic IFR (en %) sur l'aéroport considéré sur les deux dernières années, étant entendu qu'une croissance du trafic sera affectée d'un signe positif et un recul du trafic d'un signe négatif.

c : évolution du taux de couverture des coûts (en %) sur l'aéroport considéré sur les deux dernières années (coûts totaux divisés par les recettes des redevances de navigation aérienne), étant entendu qu'une croissance du taux sera affectée d'un signe positif et un recul d'un signe négatif.

k : évolution des coûts sur l'aéroport considéré sur les deux dernières, étant entendu qu'une croissance des coûts sera affectée d'un signe positif et un recul d'un signe négatif.

b) Etape 2:

Au cas où un aéroport se verrait allouer après l'étape 1 un montant plus élevé que celui nécessaire pour couvrir les coûts des services de navigation aérienne, la part excédentaire sera répartie entre les autres aéroports ayant sollicité une aide financière et dont les coûts des services de navigation aérienne ne sont pas couverts après une première répartition de l'aide, la part revenant à chacun d'eux étant définie en se basant sur la formule précitée.