

Ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA)

Modification du 29 juin 2011

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,
vu les art. 37a à 37f de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (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 l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien⁶,
en particulier les règlements (CE) n° 549/2004⁷, n° 550/2004⁸ et n° 1794/2006⁹ dans leur version contraignante pour la Suisse selon le ch. 5 de l'annexe dudit Accord,

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

⁷ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre»).

⁸ Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»).

⁹ Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 déc. 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Remplacement d'expressions

Dans toute l'ordonnance:

- a. le terme «office» est remplacé par «OFAC»;
- b. le terme «département» est remplacé par «DETEC»;
- c. le terme «commandement» est remplacé par «Forces aériennes».

Titre précédant l'art. 1

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 2, al. 1 et al. 2, 2^e phrase

¹ L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) édicte des directives relatives aux modalités techniques et administratives du service de la navigation aérienne après consultation des Forces aériennes. Après avoir entendu les Forces aériennes et Skyguide (art. 62a et 62b de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration¹⁰), il établit la structure de l'espace aérien et les classes d'espace aérien et les publie dans la Publication d'information aéronautique. Il est compétent pour assurer le service prévu à l'art. 1, al. 1, let. h.

² ... Les tâches de la navigation aérienne sont décrites à l'annexe 1. ...

Titre précédant l'art. 5

Chapitre 2 Skyguide

Art. 6

Abrogé

Art. 9 Financement

Skyguide finance ses tâches notamment au moyen:

- a. des redevances qu'elle perçoit (art. 49 LA);
- b. des indemnités prévues par les conventions internationales;
- c. des indemnités de la Confédération pour les pertes de recettes à l'étranger (art. 12);
- d. des indemnités de la Confédération pour les vols exonérés de redevances (art. 34);
- e. des indemnités de la Confédération pour les vols militaires (art. 37);
- f. des recettes provenant d'autres prestations.

¹⁰ RS 172.010

Chapitre 3 Financement du service de la navigation aérienne

Section 1 Prescriptions générales

Art. 10 Restriction du champ d'application du règlement (CE) n° 1794/2006
En application de l'art. 1, par. 5, du règlement (CE) n° 1794/2006, le règlement (CE) n° 1794/2006 ne s'applique pas aux aérodromes de la catégorie II visés à l'art. 25.

Art. 11 Limitation des subventions croisées

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

² Les recettes des redevances d'approche et de départ et les indemnisations 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 dans une autre catégorie d'aérodromes.

³ Les recettes des redevances de navigation aérienne et les indemnisations de la Confédération propres à l'une des zones tarifaires visées à l'art. 13 ne peuvent servir à financer les frais liés à la fourniture de services de navigation aérienne dans une autre zone tarifaire.

Art. 12 Prise en charge par la Confédération des pertes de recettes subies par Skyguide à l'étranger

¹ La Confédération peut, dans le cadre des crédits accordés, prendre en charge les pertes de recettes annuelles subies par Skyguide sur la fourniture de services de navigation aérienne à l'étranger. Afin d'établir le budget, Skyguide communique à l'OFAC l'estimation des pertes prévisionnelles de recettes.

² Une entreprise de révision soumise à la surveillance de l'Etat au sens de l'art. 7 de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision¹¹ et l'OFAC vérifient le montant effectif des pertes de recettes à la fin de chaque exercice comptable. Les coûts de la vérification sont supportés par Skyguide.

³ Lorsque, pour l'année concernée, la vérification démontre que les indemnisations versées par la Confédération ont été plus élevées que les pertes de recettes effectives, la différence est imputée à Skyguide l'année suivante.

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

⁵ L'OFAC passe un accord d'indemnisation annuel avec Skyguide. Cette dernière règle en particulier les contributions de la Confédération pour l'année considérée et les modalités de paiement.

¹¹ RS 221.302

Art. 13 Dispositions générales concernant les zones tarifaires

L'espace aérien suisse est subdivisé en plusieurs zones tarifaires pour les services 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. 14 Assiette des coûts

¹ Les redevances de navigation aérienne sont calculées en fonction de l'estimation périodique des coûts futurs des services et installations, déduction faite d'éventuelles contributions et allocations de la Confédération ou de tiers conformément aux art. 12, 29, 31 et 34. Le déficit ou le solde de la période tarifaire antérieure est pris en compte.

² Les dispositions du droit européen relatives à l'établissement de plans de performance ainsi qu'au partage de risques de trafic et de coûts dans le domaine des services de navigation aérienne sont réservées. En particulier, les dispositions des art. 6a et 11 du règlement (CE) n° 1794/2006 sont déterminantes.

Art. 15 Pondération des tarifs des redevances

Les tarifs des redevances sont pondérés:

- a. dans le cas des redevances de route, en fonction de la masse maximale au décollage des aéronefs et de la distance parcourue, et
- b. dans le cas des redevances d'approche et de départ, en fonction de la masse maximale au décollage des aéronefs.

Art. 16 Assujettissement aux redevances de navigation aérienne

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

² Si l'exploitant est inconnu, les redevances sont dues par le propriétaire de l'aéronef.

Art. 17 Mesures en cas de non-paiement des redevances

¹ Si le débiteur ne règle pas, à l'expiration du premier délai de sommation, les redevances de navigation aérienne qui lui sont facturées, l'organisme financeur des services de navigation aérienne peut, en accord avec l'OFAC, ordonner la cessation de la fourniture de services de navigation aérienne audit débiteur.

² Skyguide peut, à la demande d'Eurocontrol, refuser de fournir des prestations à des exploitants d'aéronefs qui n'ont pas réglé, à l'expiration du premier délai de sommation, les redevances de navigation aérienne facturées par Eurocontrol.

³ A cette fin, Skyguide conclut avec Eurocontrol un accord réglementant notamment les responsabilités sur le plan civil, les aspects relevant de la protection des données et l'échange d'informations.

⁴ L'exploitant doit être informé avant le départ du vol que la fourniture de services va lui être refusée conformément aux al. 1 et 2.

Art. 18 Publication des tarifs 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])¹².

Section 2 Financement des services en route

Art. 19 Zone tarifaire

La région d'information de vol Suisse (Flight Information Region [FIR] et Upper Flight Information Region [UIR]), dans laquelle des services en route sont fournis, constitue la seule zone tarifaire de route.

Art. 20 Financement

Le financement des services en route incombe à Skyguide.

Art. 21 Redevances 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 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 d'Eurocontrol¹³ et les transmet à l'OFAC.

⁴ Les prestataires fournissant des services de navigation aérienne spécifiques dans la zone tarifaire visée à l'art. 19 communiquent à Skyguide les informations requises au moins sous la forme des tableaux de déclaration visés à l'al. 3. Ils observent les délais impartis par Skyguide.

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

¹³ Les Principes peuvent être obtenus auprès d'Eurocontrol (www.eurocontrol.int) ou Rue de la Fusée 96, 1130 Bruxelles, Belgique) ou consultés gratuitement auprès de l'OFAC.

Section 3

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

Art. 22 Zone tarifaire pour la catégorie d'aérodromes I

Les aérodromes de la catégorie I selon l'annexe 2 (aéroports nationaux) forment une zone tarifaire en ce qui concerne le financement des services de contrôle d'approche et de départ.

Art. 23 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. 24 Redevances d'approche et de départ

¹ Une redevance est perçue pour chaque arrivée sur les aéroports 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 établit les tableaux de déclaration consolidés conformément aux annexes II et VI du règlement (CE) n° 1794/2006 et les transmet à l'OFAC.

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 requises au moins sous la forme des tableaux de déclaration visés à l'al. 2. 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.

Section 4

Financement des services de contrôle d'approche et de départ sur les aérodromes de la catégorie II

Art. 25 Zones tarifaires pour les aérodromes de la catégorie II

Chaque aérodrome de la catégorie II selon l'annexe 2 constitue une zone tarifaire propre en ce qui concerne le financement des services de contrôle d'approche et de départ.

Art. 26 Création de zones tarifaires communes

¹ A la demande d'un exploitant d'aérodrome, le DETEC peut regrouper plusieurs aérodromes de la catégorie II 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 adressée au DETEC.

² Quiconque dépose auprès du DETEC une demande visant à modifier les zones tarifaires doit consulter auparavant les milieux intéressés et joindre les résultats de la consultation à la demande.

Art. 27 Financement

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

Art. 28 Redevances d'approche et de départ

¹ Une redevance est perçue pour chaque arrivée sur les aérodromes de la catégorie II 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 chap. III, par. 44, 45, ch. iii, 46, 47, ch. iii à iv et vi à viii, et 48 du document 9082 de l'Organisation de l'aviation civile internationale intitulé «Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne» (8^e édition, 2009)¹⁴ s'appliquent.

³ Des redevances d'approche et de départ réduites peuvent être établies pour les vols d'instruction et les vols qui utilisent dans une moindre mesure les services de la navigation aérienne.

⁴ L'organisme financeur visé à l'art 27 établit et perçoit les redevances. Il peut confier le recouvrement à des tiers.

Art. 29 Aides financières de la Confédération pour le contrôle d'approche et de départ: principe et calcul

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

² Le montant total des aides financières allouées en application du présent article ne peut excéder les crédits provenant de l'imposition des huiles minérales accordés pour l'année considérée au service de contrôle d'approche et de départ.

³ Les demandes d'aides financières pour l'année en cours doivent être adressées à l'OFAC au plus tard fin mars. Doivent y être joints les coûts et recettes budgétés pour l'année suivante, compte tenu des contributions visées aux art. 31 et 34.

¹⁴ Ce document peut 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) ou consulté gratuitement auprès de l'OFAC.

⁴ Le tarif des redevances d'approche et de départ pratiqué sur les aérodromes bénéficiant d'aides financières en application du présent article doit être au moins équivalent à celui pratiqué durant l'année avant l'obtention de ces dernières. Ce tarif minimal est indexé au moins tous les 5 ans à l'indice des prix à la consommation. Sous réserve d'une réduction effective de coûts vérifiable, le tarif peut être réduit.

⁵ L'OFAC établit les aides financières de chaque zone tarifaire par voie de décision. Les montants effectifs par zone tarifaire sont calculés à l'aide de la formule figurant à l'annexe 3.

⁶ L'OFAC peut attribuer, préalablement au calcul prévu à l'al. 5, un montant fixe à titre d'aide financière pour certaines zones tarifaires dans lesquelles la fourniture de services de navigation aérienne est indispensable pour des raisons de sécurité du fait de structures d'espace aérien particulièrement complexes. Ce montant fixe ne doit pas excéder 30 % des coûts non couverts par les redevances ou par les contributions visées aux art. 31 et 34 pour la zone tarifaire considérée.

⁷ Une entreprise de révision soumise à la surveillance de l'Etat au sens de l'art. 7 de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision¹⁵ vérifiée, sur mandat de l'organisme financeur visé à l'art. 27, les comptes du service de la navigation aérienne pour la zone tarifaire correspondante.

⁸ Si les comptes visés à l'al. 7 laissent apparaître pour une année donnée que l'aide financière excède les coûts non couverts par les redevances ou les contributions visées aux art. 31 et 34, la différence est restituée à la Confédération.

Art. 30 Aides financières de la Confédération pour le contrôle d'approche et de départ: bénéficiaire de l'aide

¹ Le bénéficiaire de l'aide est l'exploitant de l'aérodrome concerné.

² Sur demande, il communique à l'OFAC toutes les informations nécessaires pour déterminer l'aide financière.

Art. 31 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 en vue de la participation de ces derniers au financement des services de contrôle d'approche et de départ assurés sur leurs aérodromes respectifs.

² Ils informent l'OFAC de l'issue des négociations.

¹⁵ RS 221.302

Section 5 Exonération des redevances de navigation aérienne

Art. 32 Exonération des redevances de route

¹ Sont exonérés de redevances de route:

- a. les vols visés à l'art. 9, par. 1, du règlement (CE) n° 1794/2006¹⁶; 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)¹⁷;
- 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 selon les règles de vol à vue (VFR) à l'intérieur de la zone tarifaire considérée.

² En accord avec le Département fédéral des affaires étrangères et les Forces aériennes, l'OFAC exonère les vols d'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. 33 Exonération des redevances d'approche et de départ

Sont exonérés de redevances d'approche et de départ:

- a. les vols effectués exclusivement pour transporter les personnes suivantes en mission officielle, à condition que le statut correspondant soit indiqué dans le plan de vol:
 1. les monarques régnants et les membres de leur famille proche,
 2. les chefs d'Etat, les chefs de gouvernement et les ministres faisant partie d'un gouvernement;
- b. les vols de recherche et de sauvetage visés par l'ORSA¹⁸;
- c. 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.

Art. 34 Coûts pris en charge par la Confédération

¹ Les dépenses suscitées par les vols exonérés de redevances visés aux art. 32 et 33 sont acquittées par la Confédération.

¹⁶ Conformément au ch. 5 de l'annexe de l'ac. du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la CE sur le transport aérien.

¹⁷ RS 748.126.1

¹⁸ RS 748.126.1

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. 32, al. 1, let. c, sont indemnisés sur la base des coûts marginaux supportés.

Section 6 Etablissement et approbation des tarifs des redevances

Art. 35 Consultation sur les redevances d'approche et de départ

¹ L'organisme chargé d'établir la redevance consulte les usagers d'aérodrome ou leurs associations sur les tarifs des redevances d'approche et de départ soit par oral, soit par écrit.

² Il informe les usagers de l'aérodrome sur la redevance envisagée, les modalités de la procédure de consultation et la source de renseignement auprès de laquelle ils peuvent se procurer le dossier de consultation au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur dans la Circulaire d'information aéronautique (Aeronautical Information Circular, AIC)¹⁹.

³ Le dossier de consultation doit contenir au minimum les informations sur l'assiette des coûts servant de base pour le calcul des redevances et sur les prévisions de trafic aérien pertinentes.

⁴ En cas de consultation écrite, le délai pour le dépôt d'une prise de position doit être d'au moins un mois à compter de la publication dans l'AIC. En cas de consultation orale, le dossier de consultation doit être mis à disposition au plus tard deux semaines avant la séance de consultation. Un procès-verbal doit être mis à la disposition des participants.

Art. 36 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 prix²⁰.

² L'organisme chargé d'établir la redevance adresse à l'OFAC, qui la fera suivre au DETEC, une demande motivée au plus tard deux mois et demi avant l'entrée en vigueur prévue de ladite redevance.

³ Doivent être joints à la demande toutes les informations et tous les documents 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.

¹⁹ L'AIC peut être obtenue auprès de Skyguide (www.skyguide.ch ou case postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf).

²⁰ RS 942.20

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 doivent être publiées dans la Feuille fédérale.

Section 7

Financement du service de la navigation aérienne pour les vols militaires

Art. 37

¹ Les prestataires de services de la navigation aérienne et le prestataire de services de météorologie aéronautique militaires facturent leurs prestations pour les vols militaires aux Forces aériennes.

² Ils 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.

³ Les coûts des services de météorologie aéronautique militaires sont facturés aux Forces aériennes exclusivement par le fournisseur de ces services.

Section 8 Facturation des services de navigation aérienne

Art. 38 Prestataire de services de météorologie aéronautique et OFAC

¹ Le prestataire de services de météorologie aéronautique civils facture ses prestations au prestataire de services de la circulation aérienne.

² L'OFAC facture au prestataire des services de la circulation aérienne ses dépenses dans le domaine de la surveillance et de l'organisation du service de la navigation aérienne, y compris l'établissement de la structure de l'espace aérien, pour autant que ces dépenses ne soient pas couvertes par des redevances selon l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile²¹.

³ Le prestataire de services de météorologie aéronautique civils ainsi que l'OFAC communiquent les coûts prévisionnels de leurs prestations au prestataire de services de la circulation aérienne dans le délai imparti par ce dernier.

⁴ Ils rendent compte de leurs coûts dans le cadre de la procédure de consultation préalable à l'établissement des redevances.

²¹ RS 748.112.11

Art. 39 Prestataire de services de la circulation aérienne

¹ Le prestataire de services de la circulation aérienne facture ses prestations à l'organisme auquel incombe le financement. En cas de litige, il rend une décision formelle.

² Il communique les coûts prévisionnels de ses prestations aux organismes financeurs dans le délai imparti par ces derniers.

³ Il rend compte de ses coûts dans le cadre de la procédure de consultation préalable à l'établissement des redevances.

Section 9 **Compte de la navigation aérienne suisse****Art. 40**

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 aérienne fournis dans l'espace aérien suisse. Les organismes financeurs des services de navigation aérienne transmettent à l'OFAC les informations nécessaires.

Chapitre 4 **Dispositions transitoires****Art. 41**

¹ Les aérodromes de la catégorie II pour lesquels Skyguide ou une société agissant sous sa responsabilité fournit des services de contrôle d'approche et de départ forment une zone tarifaire commune jusqu'au 31 décembre 2015. Par dérogation à l'art. 27, Skyguide est responsable du financement des services de contrôle d'approche et de départ au sein de cette zone tarifaire. Par dérogation à l'art. 30, les montants attribués à cette zone tarifaire en application de l'art. 29 sont versés à titre d'indemnisation à Skyguide jusqu'au 31 décembre 2015. L'OFAC passe à cet effet un accord d'indemnisation avec Skyguide.

² Par dérogation à l'art. 11 et sur demande de Skyguide, le DETEC peut admettre des subventions croisées entre la catégorie d'aérodromes I et la zone tarifaire commune mentionnée à l'al. 1 jusqu'au 31 décembre 2015. Les usagers des aéroports nationaux ou leurs représentants doivent être consultés avant le dépôt de la demande.

³ Sur les aérodromes de la catégorie I, Skyguide peut établir les redevances d'approche et de départ pour les aéronefs d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 30 tonnes jusqu'au 31 décembre 2015, par dérogation aux dispositions de l'annexe V du règlement (CE) n° 1794/2006.

⁴ L'OFAC établit le compte de la navigation aérienne suisse (art. 40) la première fois pour l'exercice 2016.

L'ancien art. 17 devient l'art. 42; l'ancien art. 20 devient l'art. 43

Art. 43, al. 2

² L'art. 12 a effet jusqu'au 31 mars 2020.

II

La présente ordonnance est complétée par les annexes ci-jointes. L'annexe actuelle devient l'annexe 1.

III

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} août 2011.

29 juin 2011

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Micheline Calmy-Rey
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

Annexe 2
(art. 22 et 25)

Catégories d'aérodromes

Catégorie I

Les aérodromes suivants sont attribués à la catégorie I visée à l'art. 22:

- a. l'aéroport national de Genève;
- b. l'aéroport national de Zurich.

Catégorie II

Les aérodromes suivants sont attribués à la catégorie II visée à l'art. 25:

- a. l'aérodrome régional de Berne-Belp;
- b. l'aérodrome de Buochs;
- c. l'aérodrome régional de Granges;
- d. l'aérodrome régional de La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures;
- e. l'aérodrome régional de Lugano-Agno;
- f. l'aérodrome régional de Samedan;
- g. l'aérodrome régional de Sion;
- h. l'aérodrome régional de Saint-Gall-Altenrhein.

Annexe 3
(art. 29, al. 5)

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 à l'art. 29 est établie sur la base de la formule suivante.

- a. Etape 1:

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

H_{FP} = aide financière par aéroport régional

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

$$ax = (0.3 \bullet L) + (0.2 \bullet C) + (0.1 \bullet B) + (0.2 \bullet I) + (0.2 \bullet G)$$

L = rapport entre le nombre de vols de ligne sur un aéroport donné et le total des vols de ligne sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

C = rapport entre le nombre de vols charters sur un aéroport donné et le total des vols charters sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

B = rapport entre le nombre de vols exonérés de redevances sur un aéroport donné et le total des vols exonérés de redevances sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

I = rapport entre le nombre de vols aux instruments (vols IFR) sur un aéroport donné et le total des vols IFR sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

G = rapport entre le nombre de mouvements d'aéronefs sur un aéroport donné et le total des mouvements d'aéronefs sur l'ensemble des aéroports ayant sollicité une aide financière.

- 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 (somme des coûts, déduction faite des recettes de redevances et des contributions visées aux art. 31 et 34), 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 au moyen de la formule décrite ci-dessus.

