

# Ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA)<sup>1</sup>

du 18 décembre 1995 (État le 1<sup>er</sup> novembre 2023)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 10a, al. 2, 40 à 40g, 49, 101b, 107a, al. 4, et 108a, al. 3, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)<sup>2</sup>,

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 des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)<sup>3</sup>,

en exécution de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago)<sup>4</sup>,

en exécution de l'Accord multilatéral du 12 février 1981 relatif aux redevances de route<sup>5</sup>,

en exécution de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien<sup>6</sup>,

en particulier des règlements (CE) n° 549/2004<sup>7</sup> et n° 550/2004<sup>8</sup> et du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013<sup>9</sup> dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 5 de l'annexe de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien,<sup>10</sup>

*arrête:*

RO 1996 595

1 RO 1996 1647

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 d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

10 Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

## Chapitre 1<sup>11 12</sup> Dispositions générales

### Section 1 Tâches de la navigation aérienne

#### Art. 1 Service de la navigation aérienne

Le service de la navigation aérienne comprend les services suivants:

- |    |   |   |
|----|---|---|
| a. | Gestion du trafic aérien (Air Traffic Management; ATM)  | Gestion de l'espace aérien (let. b), gestion des courants et de la capacité de trafic aérien (let. c) et services de la circulation aérienne (let. d).  |
| b. | Gestion de l'espace aérien (Airspace Management; ASM)   | Gestion des espaces aériens, des routes des services de navigation aérienne (routes ATS), des zones réglementées, dangereuses ou interdites, des zones à utilisation obligatoire de transpondeur ou de radio ainsi que des zones réservées temporaires et des zones à ségrégation temporaires |
| c. | Gestion des courants et de la capacité de trafic aérien (Air Traffic Flow and Capacity Management; ATFCM) | Régulation des courants de trafic et de la capacité de trafic en concertation avec les fournisseurs des services visés aux let. e et f et avec le centre européen de gestion des courants de trafic.  |
| d. | Service de la circulation aérienne (Air Traffic Service; ATS)   | Service du contrôle de la circulation aérienne (let. e), service d'information de vol (let. f) et service d'alerte (let. g).  |
| e. | Service du contrôle de la circulation aérienne (Air Traffic Control Service; ATC)                         | Service de contrôle en route, de contrôle d'approche et de départ et service de contrôle d'aérodrome.   |
| f. | Service d'information de vol (Flight Information Service; FIS)  | Fourniture des informations de vol pour l'ensemble du trafic aérien, y compris le service d'information de vol d'aérodrome (Aerodrome Flight Service Information; AFIS).  |
| g. | Service d'alerte (Alerting Service; ALS)  | Alerte et assistance des services compétents pour les aéronefs qui ont besoin de l'aide du service de recherche et de sauvetage.  |

<sup>11</sup> Les sections 1 à 4 sont remplacées par des chap. selon le ch. I de l'O du 29 juin 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2011 (RO **2011** 3503).

<sup>12</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO **2018** 3869). Erratum du 1<sup>er</sup> oct. 2019 (RO **2019** 3083).

- |    |   |   |
|----|---|---|
| h. | Service de communication, de navigation et de surveillance (Communication, Navigation and Surveillance Services; CNS) |   |
| i. | Service de communication  | Fourniture de communications sol/sol et sol/air à des fins de contrôle de la circulation aérienne.  |
| j. | Service de navigation   | Fourniture d'informations sur la position des aéronefs.   |
| k. | Service de surveillance   | Détermination de la position des aéronefs.  |
| l. | Service d'information aéronautique  | Réception, sauvegarde, traitement, mise à jour, diffusion, mise à disposition et transmission, établissement de l'historique et archivage des informations et données aéronautiques, y compris la production de cartes aéronautiques, ainsi que mise à disposition et exploitation d'une application d'aide à la préparation des vols basée sur Internet. |
| m. | Service de la météorologie aéronautique;  | Réception, sauvegarde, traitement, mise à jour, diffusion, mise à disposition et transmission, établissement de l'historique et archivage des informations et données de la météorologie aéronautique.  |

**Art. 1a** Prestations d'appui

Les prestations d'appui suivantes font partie intégrante des services visés à l'art. 1 :

- a. l'installation, l'exploitation, la maintenance et le financement des infrastructures nécessaires à la fourniture des services;
- b. l'étalonnage aéronautique;
- c. les évaluations préliminaires concernant les effets d'ombrage et de réflexion du signal et les perturbations électromagnétiques des installations de navigation aérienne causées par des obstacles à la navigation aérienne.

**Art. 1b** Service de calcul des procédures de vol

Le service de calcul des procédures de vol comprend l'élaboration, la modification et l'examen des procédures en route, d'approche et de départ selon les règles de vol aux instruments.

## Section 2 Exploitation

### Art. 2 Structure de l'espace aérien et priorités d'utilisation

<sup>1</sup> Après avoir entendu l'Autorité de l'aviation militaire (*Military Aviation Authority*, MAA), les Forces aériennes, la «Société anonyme suisse pour les services de la navigation aérienne civils et militaires» (Skyguide) et d'autres prestataires de services de la navigation aérienne concernés (prestataires), l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) établit la structure de l'espace aérien et les classes d'espace aérien et veille à leur publication dans la Publication d'information aéronautique (*Aeronautical Information Publication*, AIP).<sup>13</sup>

<sup>2</sup> L'utilisation de l'espace aérien doit tenir compte pareillement des intérêts nationaux, qu'ils soient civils ou militaires.

<sup>3</sup> Afin de régler les conflits entre des intérêts divergents, l'OFAC édicte de concert avec la MAA<sup>14</sup> et après avoir entendu Skyguide et d'autres prestataires de services de navigation aérienne concernés, des instructions concernant la gestion de l'espace aérien, en particulier les priorités d'utilisation.

### Art. 3 Prescriptions d'exploitation

<sup>1</sup> Les normes et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) figurant dans les annexes 1 à 4, 6, 7, 10 à 15, 17 et 19 de la Convention de Chicago de même que les procédures complémentaires qui s'y rapportent s'appliquent directement à la mise en œuvre des services de la navigation aérienne et à la réglementation des redevances. Les dérogations publiées dans l'AIP sont réservées.

<sup>2</sup> En accord avec la MAA, l'OFAC édicte des instructions techniques et opérationnelles complémentaires. Lorsqu'il s'agit d'un domaine purement militaire, la MAA peut, en accord avec l'OFAC, édicter des instructions supplémentaires.

<sup>3</sup> Les prestataires de services de la navigation aérienne concernés doivent être entendus avant l'adoption, la modification ou l'abrogation des prescriptions aéronautiques qui concernent le service de la navigation aérienne. Dans ce contexte, ils peuvent soumettre à l'OFAC ou à la MAA des propositions ou des suggestions.<sup>15</sup>

### Art. 3a Conventions de prestations

Dans le respect des prescriptions nationales et internationales, les fournisseurs de prestations et la clientèle conviennent ensemble des modalités concernant les services à fournir; l'OFAC et la MAA sont invités à participer aux négociations. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre, l'OFAC décide en accord avec la MAA et après avoir entendu les participants.

<sup>13</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>14</sup> Nouvelle expression selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560). Il n'a été tenu compte de cette mod. que dans les disp. mentionnées au RO.

<sup>15</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

**Art. 4** Obligation de compte rendu

<sup>1</sup> Les prestataires de services rendent immédiatement compte des événements suivants à l'OFAC:

- a. événements dont le compte rendu est exigé par l'UE, notamment au titre du règlement (UE) n° 376/2014<sup>16</sup> et du règlement d'exécution (UE) 2015/1018<sup>17</sup> dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien;
- b. infractions aux instructions des services du contrôle de la circulation aérienne;
- c. irrégularités techniques ou opérationnelles qui pourraient avoir une influence déterminante sur l'accomplissement des tâches assignées;
- d. événements qui compromettent la sécurité des services de navigation aérienne.

<sup>2</sup> Lorsque des aéronefs militaires sont impliqués, l'OFAC en informe la MAA.

<sup>3</sup> L'OFAC arrête des directives techniques complémentaires concernant l'étendue, la forme et la teneur des comptes rendus ainsi que le processus de compte rendu.

<sup>4</sup> Les prestataires de services rendent immédiatement compte des événements suivants à la MAA:

- a. irrégularités techniques ou opérationnelles des infrastructures militaires visées à l'art. 1a, let. a, qui pourraient avoir une influence déterminante sur l'accomplissement des tâches assignées;
- b. événements qui compromettent la sécurité des services de la navigation aérienne du trafic aérien militaire.<sup>18</sup>

<sup>5</sup> Lorsque des aéronefs militaires sont impliqués, la MAA en informe l'OFAC.<sup>19</sup>

<sup>6</sup> La MAA arrête des directives techniques complémentaires concernant l'étendue, la forme et la teneur des comptes rendus dans le domaine militaire ainsi que le processus de compte rendu.<sup>20</sup>

<sup>16</sup> Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007.

<sup>17</sup> Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil.

<sup>18</sup> Introduit par l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>19</sup> Introduit par l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>20</sup> Introduit par l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

**Art. 4a** Vols militaires

<sup>1</sup> La conduite tactique des missions militaires incombe aux Forces aériennes, qui délèguent à Skyguide la charge de les accomplir.

<sup>2</sup> Les Forces aériennes et Skyguide règlent d'un commun accord les questions concernant les rapports de propriété des installations et des bâtiments nécessaires pour effectuer des tâches en relation avec les vols militaires.

**Art. 4b** Situations particulières ou extraordinaires

<sup>1</sup> Dans des situations particulières ou extraordinaires, les services de la navigation aérienne destinés à l'aviation civile sont assurés aussi longtemps que cela est indispensable.

<sup>2</sup> Le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) prend les mesures nécessaires de concert avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

**Art. 4c** Coopération avec les autorités nationales ou étrangères

<sup>1</sup> L'OFAC dirige les négociations menées avec les autorités ou les organisations nationales ou internationales pour autant qu'elles ne soient pas purement consacrées aux intérêts militaires; Skyguide peut y participer. De cas en cas, il peut aussi charger Skyguide de la conduite des négociations.

<sup>2</sup> L'OFAC peut confier certains services destinés à des aérodromes suisses proches de la frontière à des prestataires de services étrangers.

<sup>3</sup> Si des intérêts militaires ou le trafic aérien militaire sont concernés par les négociations menées par l'OFAC avec les autorités étrangères, les Forces aériennes et la MAA doivent être consultés.<sup>21</sup>

<sup>4</sup> Pour les questions qui concernent à la fois le trafic aérien civil et militaire, l'OFAC et la MAA coordonnent les modalités de leur collaboration et la répartition des responsabilités.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Introduit par l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>22</sup> Introduit par l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

### Section 3 Langue utilisée en radiotéléphonie

**Art. 5<sup>23</sup>** Langue utilisée en radiotéléphonie dans les régions limitrophes pour le trafic selon les règles de vol aux instruments et le trafic commercial selon les règles de vol à vue

<sup>1</sup> Dans les régions où Skyguide ou un tiers au sens de l'art. 9a fournit des services de navigation aérienne transfrontaliers, l'OFAC peut, à la demande de Skyguide ou de l'exploitant d'aérodrome, autoriser des dérogations au principe consacré par l'art. 10a, al. 1, LA pour le trafic selon les règles de vol aux instruments et le trafic commercial selon les règles de vol à vue lorsque le requérant démontre que l'usage d'une autre langue, en plus de l'anglais, ne compromet pas la sécurité aérienne.

<sup>2</sup> Lorsque la fourniture de services de navigation aérienne dans l'espace aérien suisse a été déléguée à des prestataires étrangers qui fournissent des services de navigation aérienne en plusieurs langues sur territoire étranger, l'usage de ces langues est aussi admis dans l'espace aérien suisse dans le secteur de contrôle aérien transfrontalier.

**Art. 5a<sup>24</sup>** Langue utilisée en radiotéléphonie avec Swiss Radar pour le trafic selon les règles de vol à vue

Les communications radiotéléphoniques avec Swiss Radar ont lieu en anglais. Les dérogations publiées dans l'AIP sont réservées.

## Chapitre 2 Tâches de la navigation aérienne<sup>25</sup>

### Section 1 Skyguide<sup>26</sup>

**Art. 6<sup>27</sup>** Tâches

<sup>1</sup> Skyguide fournit les services figurant dans l'annexe 1, pour autant qu'ils n'aient pas été délégués en vertu des art. 40b et 40b<sup>bis</sup> LA. Skyguide est en outre l'autorité ATS, au sens des annexes 2 et 11<sup>28</sup> de la Convention de Chicago.

<sup>2</sup> D'entente avec la MAA et les Forces aériennes, et après avoir entendu Skyguide, l'OFAC peut contraindre celle-ci à fournir, à titre temporaire et dans des cas

<sup>23</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 fév. 2022, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2022 (RO 2022 231).

<sup>24</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 fév. 2022, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2022 (RO 2022 231).

<sup>25</sup> Anciennement avant l'art 5. Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

<sup>26</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

<sup>27</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

<sup>28</sup> Ces documents peuvent être commandés ou acquis par abonnement auprès de l'OACI.

particuliers, d'autres prestations relevant de la navigation aérienne; ce faisant, il désigne le débiteur des coûts.<sup>29</sup>

**Art. 6a<sup>30</sup>** Restrictions de la collaboration au sens de l'art. 40b, al. 3, LA

<sup>1</sup> Par restrictions insupportables pour le service de la navigation aérienne au sens de l'art. 40b, al. 3, LA, on entend:

- a. les interruptions ou autres restrictions de la continuité des services;
- b. les détériorations de la qualité ou de l'efficacité des services de navigation aérienne visés à l'annexe 1.

<sup>2</sup> Sont réputés services de navigation aérienne d'importance nationale au sens de l'art. 40b, al. 4, LA:

- a. les services de navigation aérienne et la conduite tactique destinés à l'aviation militaire;
- b. les services de contrôle d'aérodrome des aéroports nationaux;
- c. les services de contrôle d'approche et de départ des aéroports nationaux;
- d. les services de contrôle en route nécessaires pour les vols au départ et à destination de la Suisse;
- e. les services de communication, de navigation et de surveillance nécessaires à la fourniture des services de navigation aérienne visés aux let. a à d;
- f. les services d'information aéronautique nécessaires à la fourniture des services de navigation aériennes visés aux let. a à e et à l'exécution des vols selon les règles de vol aux instruments;
- g. l'installation, l'exploitation et la maintenance des infrastructures nécessaires à la fourniture des services de navigation aérienne visés aux let. a à f.

**Art. 7** Formation

<sup>1</sup> Skyguide veille à la formation de son personnel.<sup>31</sup> Elle peut former des contrôleurs de la circulation aérienne conformément aux prescriptions légales et peut aussi mettre ses services pour la formation du personnel de la navigation aérienne à la disposition de tiers.

<sup>2</sup> L'OFAC et les Forces aériennes peuvent obliger Skyguide à former, contre rémunération, le personnel de la navigation aérienne de tiers.<sup>32</sup>

<sup>29</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>30</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

<sup>31</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 janv. 2001, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2001 (RO 2001 514).

<sup>32</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 janv. 2001, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2001 (RO 2001 514).

**Art. 8<sup>33</sup>** Contrats collectifs de travail

Skyguide veille à ce que la navigation aérienne ne soit pas entravée par des grèves, des opérations de lock-out ou de boycottage, ni par d'autres actions revendicatives.<sup>34</sup> Dans la mesure du possible, elle passe à cet effet des contrats collectifs de travail avec son personnel.

**Art. 9<sup>35</sup>** 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);
- c<sup>bis</sup>.<sup>36</sup> des contributions de la Confédération aux prestations liées à l'intégration des aéronefs civils sans occupants dans l'espace aérien (art. 12a);
- 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.

**Section 2<sup>37</sup>****Délégation de la fourniture de services locaux de navigation aérienne****Art. 9a** Services locaux de navigation aérienne

<sup>1</sup> Les exploitants d'aérodrome et Skyguide peuvent fournir les services locaux de navigation aérienne suivants ou, sous leur propre responsabilité, en confier la fourniture à des tiers:

- a. les services de contrôle d'aérodrome (annexe 1, ch. 2.3.2 et 2.3.3);
- b. l'AFIS (annexe 1, ch. 3.2);
- c. les services de communication et de navigation rattachés à un aérodrome (annexe 1, ch. 5.1 et 5.2).

<sup>33</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 19 mai 1999, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1999 (RO 1999 1722).

<sup>34</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 janv. 2001, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2001 (RO 2001 514).

<sup>35</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 juin 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2011 (RO 2011 3503).

<sup>36</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 16 fév. 2022, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2022 (RO 2022 231).

<sup>37</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

<sup>2</sup> L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les informations concernant les services de navigation aérienne délégués soient publiées dans l'AIP.

#### **Art. 9b** Autorisation de l'OFAC

<sup>1</sup> L'OFAC autorise la délégation de services locaux de navigation aérienne aux exploitants d'aérodrome ou la sous-traitance de tels services lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- a. la fourniture des services de navigation aérienne d'importance nationale visés à l'art. 6a, al. 2, ne subit aucune restriction insupportable au sens de l'art. 6a, al. 1;
- b. la faisabilité et la rentabilité de la délégation sont démontrées;
- c. le respect des exigences de certification déterminantes par le prestataire de services envisagé est démontré;
- d. la démonstration est apportée que la sécurité aérienne est garantie pendant et après la délégation;
- e. le DETEC a donné son accord en concertation avec le DDPS après consultation de l'Administration fédérale des finances.

<sup>2</sup> La demande de l'exploitant d'aérodrome ou de Skyguide comprend les informations suivantes:

- a. la démonstration que les conditions visées à l'al. 1 sont remplies;
- b. un plan de mise en œuvre incluant notamment un calendrier des étapes et la date de mise en service prévue;
- c. la description de l'étendue et de l'offre de services et d'infrastructures de navigation aérienne après la prise en charge des services.

### **Section 3<sup>38</sup> Service de la météorologie aéronautique**

#### **Art. 9c** MétéoSuisse

L'Office fédéral de météorologie et de climatologie (MétéoSuisse) assure le service civil de la météorologie aéronautique, conformément à l'art. 1, let. m; il est aussi l'Administration météorologique au sens de l'annexe 3<sup>39</sup> de la Convention de Chicago. Le DETEC règle les modalités avec l'accord du Département fédéral de l'intérieur.

<sup>38</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

<sup>39</sup> Il est possible de commander ces documents ou de s'y abonner auprès de l'OACI.

## Chapitre 3<sup>40</sup> Financement du service de la navigation aérienne

### Section 1 Prescriptions générales

**Art. 10<sup>41</sup>** Restriction du champ d'application du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013

En application de l'art. 1, par. 5, du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013, le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 ne s'applique pas aux aérodromes de la catégorie II visés à l'art. 25.

**Art. 11** Limitation des subventions croisées

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Une entreprise de révision soumise à la surveillance de l'État au sens de l'art. 7 de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision (LSR)<sup>42</sup> et l'OFAC vérifie le montant effectif des pertes de recettes à la fin de chaque exercice comptable. Les coûts de la vérification sont supportés par Skyguide.<sup>43</sup>

<sup>3</sup> 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.

<sup>40</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 juin 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2011 (RO 2011 3503).

<sup>41</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>42</sup> RS 221.302

<sup>43</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 fév. 2022, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2022 (RO 2022 231).

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

<sup>5</sup> 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.

**Art. 12a<sup>44</sup>**      Prise en charge par la Confédération des coûts encourus par Skyguide liés à l'intégration des aéronefs civils sans occupants dans l'espace aérien

<sup>1</sup> La Confédération peut, dans le cadre des crédits approuvés, prendre à sa charge les coûts annuels encourus par Skyguide liés à l'intégration des aéronefs civils sans occupants dans l'espace aérien. Aux fins de l'établissement du budget, Skyguide communique à l'OFAC l'estimation des coûts prévisionnels de ces prestations.

<sup>2</sup> Une entreprise de révision soumise à la surveillance de l'État au sens de l'art. 7 LSR<sup>45</sup> et l'OFAC vérifient le montant effectif des coûts à la fin de chaque exercice comptable. Les coûts de la vérification sont supportés par Skyguide.

<sup>3</sup> Lorsque, pour l'année considérée, la vérification montre que les indemnisations versées par la Confédération ont été plus élevées que les coûts effectifs, la différence est imputée à Skyguide l'année suivante.

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

<sup>5</sup> L'OFAC passe un accord d'indemnisation annuel avec Skyguide. Cet accord règle en particulier l'étendue des prestations attendues pour l'année considérée, les contributions de la Confédération et les modalités de paiement.

<sup>6</sup> L'OFAC réexamine au bout de trois ans si la Confédération doit continuer à prendre ces coûts à sa charge et, si oui, dans quelle proportion.

**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.

<sup>44</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 fév. 2022, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2022 (RO 2022 231).

<sup>45</sup> RS 221.302

**Art. 14** Assiette des coûts

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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. 7, 13 et 14 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 sont déterminantes.<sup>46</sup>

**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

<sup>1</sup> Les redevances de navigation aérienne sont dues par l'exploitant de l'aéronef.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> À 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.

<sup>4</sup> 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<sup>47</sup>** Publication des tarifs des redevances

L'OFAC publie les tarifs des redevances de navigation aérienne dans l'AIP.

<sup>46</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>47</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

## 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Skyguide établit le tarif des redevances.

<sup>3</sup> Aux fins du calcul de l'assiette des redevances de route, Skyguide établit les tableaux de déclaration consolidés conformément à l'appendice 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'Eurocontrol<sup>48</sup> et les transmet à l'OFAC.<sup>49</sup>

<sup>4</sup> 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 de tableaux de déclaration visés à l'al. 3. Ils observent les délais impartis par Skyguide.

## 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.

<sup>48</sup> Les Principes peuvent être obtenus auprès d'Eurocontrol ([www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int) ou Rue de la Fusée 96, 1130 Bruxelles, Belgique) ou consultés gratuitement auprès de l'OFAC.

<sup>49</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

**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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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, V, VI et VII du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 et les transmet à l'OFAC.<sup>50</sup>

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne établit et perçoit les redevances d'approche et de départ. Il peut confier leur recouvrement à un tiers.<sup>51</sup>

**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

<sup>1</sup> À 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>50</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>51</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 2 nov. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2016 4169).

**Art. 27<sup>52</sup>**      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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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<sup>e</sup> édition, 2009)<sup>53</sup> s'appliquent.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> L'organisme financeur visé à l'art 27 établi 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Les demandes d'aides financières pour l'année suivante doivent être adressées à l'OFAC le 30 novembre au plus tard. Doivent y être joints les coûts et recettes budgétés pour l'année suivante, compte tenu des contributions visées aux art. 31 et 34.<sup>54</sup>

<sup>4</sup> 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. Le tarif minimal est indexé au moins tous les cinq ans à l'indice des prix à la consommation, pour autant que celui-ci ait augmenté pendant la période concernée. Le tarif effectivement pratiqué ne peut être réduit qu'en contrepartie de la participation d'autres collectivités publiques ou de particuliers telle que prévue à l'art. 31.<sup>55</sup>

<sup>52</sup> Erratum du 23 juin 2015, ne concerne que le texte italien (RO 2015 2045).

<sup>53</sup> 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](http://www.icao.int)) ou consulté gratuitement auprès de l'OFAC.

<sup>54</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>55</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 2 nov. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2016 4169).

<sup>5</sup> L'OFAC établit les aides financières de chaque zone tarifaire par voie de décision. Il les octroie à chaque zone tarifaire conformément au programme pluriannuel défini à l'art. 5 de l'ordonnance du 29 juin 2011 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire en faveur de mesures dans le domaine du trafic aérien<sup>56,57</sup>

<sup>6</sup> Il exerce la surveillance sur la rémunération demandée par le prestataire des services d'approche et de départ aux organismes financeurs. En cas de litige entre le prestataire des services d'approche et de départ et l'organisme financeur, il approuve, sur demande de l'une des parties, le montant dû par l'exploitant de l'aérodrome.<sup>58</sup>

<sup>7</sup> Une entreprise de révision soumise à la surveillance de l'État au sens de l'art. 7 de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision<sup>59</sup> vérifie, sur mandat de l'organisme financeur visé à l'art. 27, les comptes du service de la navigation aérienne pour la zone tarifaire correspondante.

<sup>8</sup> 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. 29<sup>a60</sup>** Aides financières de la Confédération pour le contrôle d'approche et de départ: programme pluriannuel

<sup>1</sup> Le programme pluriannuel prévoit, pour chaque aérodrome de la catégorie II, le montant des aides financières de la Confédération pour le contrôle d'approche et de départ visées à l'art. 29. Au préalable, le DETEC entend les milieux intéressés, en particulier Skyguide et les exploitants d'aérodromes de la catégorie II, et demande l'accord du Département fédéral des finances.

<sup>2</sup> Les critères d'attribution des aides financières de la Confédération se fondent sur:

- a. le potentiel technique d'économie;
- b. les gains de productivité ou les efforts d'économie;
- c. le nombre de mouvements du trafic de ligne ou de charter;
- d. le nombre de mouvements servant à la formation des pilotes.

<sup>3</sup> Tout service d'approche et de départ ne servant que des intérêts privés ou locaux doit être financé de manière privée ou locale.

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

<sup>1</sup> Le bénéficiaire de l'aide est l'exploitant de l'aérodrome concerné.

<sup>56</sup> RS 725.116.22

<sup>57</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 2 nov. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2016 4169).

<sup>58</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 2 nov. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2016 4169).

<sup>59</sup> RS 221.302

<sup>60</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 2 nov. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2016 4169).

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Ils informent l'OFAC de l'issue des négociations.

## **Section 5 Exonération des redevances de navigation aérienne**

**Art. 32** Exonération des redevances de route

<sup>1</sup> Sont exonérés de redevances de route:

- a.<sup>61</sup> les vols visés à l'art. 10, par. 1, du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013; 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)<sup>62</sup>;
- 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.

<sup>2</sup> 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'État d'origine, pour autant que la Suisse bénéficie de la réciprocité.

<sup>3</sup> 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,

<sup>61</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>62</sup> RS 748.126.1

2. les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres faisant partie d'un gouvernement;
- b. les vols de recherche et de sauvetage visés par l'ORSA<sup>63</sup>;
- 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

<sup>1</sup> Les dépenses liées aux vols exemptés des redevances conformément aux art. 32 et 33 sont inscrites au budget de l'OFAC et remboursées aux prestataires de services pour autant qu'elles ne soient pas comprises dans les bases de calcul servant à l'établissement des redevances.<sup>64</sup>

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

<sup>3</sup> 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 Établissement et approbation des tarifs des redevances

**Art. 34a**<sup>65</sup> Aérodromes de la catégorie I

L'établissement et l'approbation des tarifs des redevances sur les aérodromes de la catégorie I sont régis par le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013.

**Art. 35** Aérodromes de la catégorie II: consultation sur les redevances d'approche et de départ<sup>66</sup>

<sup>1</sup> L'organisme chargé d'établir la redevance pour les aérodromes de la catégorie II consulte les usagers d'aérodrome ou leurs associations sur les tarifs des redevances d'approche et de départ soit par oral, soit par écrit.<sup>67</sup>

<sup>2</sup> 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

<sup>63</sup> RS 748.126.1

<sup>64</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

<sup>65</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>66</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>67</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

vigueur dans la Circulaire d'information aéronautique (Aeronautical Information Circular, AIC)<sup>68</sup>.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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** Aérodromes de la catégorie II: approbation des tarifs des redevances d'approche et de départ<sup>69</sup>

<sup>1</sup> Le DETEC approuve les tarifs des redevances pratiqués sur les aérodromes de la catégorie II en appliquant par analogie l'art. 15 de la loi fédérale du 20 décembre 1985 concernant la surveillance des prix<sup>70,71</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> La décision du DETEC et la date d'entrée en vigueur du tarif des redevances doivent être publiées dans la Feuille fédérale.

<sup>68</sup> L'AIC peut être obtenue auprès de Skyguide (www.skyguide.ch ou case postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf).

<sup>69</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>70</sup> RS 942.20

<sup>71</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

## Section 7

### Financement du service de la navigation aérienne pour les vols militaires

#### Art. 37

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

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

<sup>2</sup> 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 par couvertes par des redevances selon l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile<sup>72</sup>.

<sup>3</sup> 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.

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

#### Art. 39

Prestataire de services de la circulation aérienne

<sup>1</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne facture ses prestations à l'organisme auquel incombe le financement. En cas de litige, Skyguide rend une décision formelle.<sup>73</sup>

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

<sup>72</sup> RS 748.112.11

<sup>73</sup> Nouvelle teneur de la phrase selon le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO 2018 3869).

<sup>3</sup> 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<sup>74</sup>

#### Enregistrement des communications en arrière-plan dans le cadre du service de la navigation aérienne

##### Art. 40a Compétence et domaine d'utilisation

<sup>1</sup> Les prestataires de services du contrôle de la circulation aérienne destinés au trafic civil enregistrent à l'aide d'un système adéquat (*Ambient Voice Recording Equipment*, AVRE) les communications en arrière-plan et les bruits de fond dans les organismes du contrôle de la circulation aérienne aux fins des enquêtes sur les accidents d'aviation et incidents graves au sens des art. 3 et 4 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports<sup>75</sup> ou au sens de l'art. 40 de l'ordonnance du 22 septembre 2023 sur l'aviation militaire (OA-Mil)<sup>76,77</sup>

<sup>2</sup> Il gère la banque de données constituée au moyen de l'AVRE et est l'organe responsable pour la protection des données.<sup>78</sup>

<sup>3</sup> Il n'est autorisé à utiliser l'AVRE qu'aux postes de travail de personnes fournissant des services de contrôle de la circulation aérienne (contrôleurs de la circulation aérienne concernés).

<sup>4</sup> Il veille à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne concernés disposent, en sus de leur poste de travail, de bureaux et locaux de pause non surveillés.

<sup>74</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 14 juin 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1919).

<sup>75</sup> RS 742.161

<sup>76</sup> RS 748.02

<sup>77</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>78</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe 2 ch. II 84 de l'O du 31 août 2022 sur la protection des données, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2023 (RO 2022 568).

**Art. 40b** Devoir d'informer

<sup>1</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne informe ses employés de l'utilisation d'un AVRE avant que celui-ci soit mis en service et avant qu'ils occupent un poste de contrôleur de la circulation aérienne concerné.

<sup>2</sup> Il informe ses employés des changements apportés au champ d'application du système d'enregistrement.

**Art. 40c** Disponibilité et durée de conservation des enregistrements

<sup>1</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que tous les enregistrements de l'AVRE soient disponibles en cas d'accident d'aviation ou d'incident grave.

<sup>2</sup> Il est tenu de conserver les enregistrements pendant 30 jours.

<sup>3</sup> En ce qui concerne les enquêtes sur les accidents militaires et les incidents graves visés à l'art. 40 OAMil<sup>79</sup>, les enregistrements de l'AVRE sont mis à la disposition de la Commission d'enquête de sécurité de l'aviation de défense (*Defence Aviation Safety Investigation Board*, DASIB) afin qu'elle prenne les mesures d'enquête, conformément à l'art. 45 OAMil.<sup>80</sup>

<sup>4</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne les efface aussitôt le délai de 30 jours écoulé. Si un accident d'aviation ou un incident grave se produit, les enregistrements susceptibles d'avoir un lien avec l'événement ne peuvent être effacés qu'avec l'accord préalable du Service d'enquête suisse sur les accidents (SESA).<sup>81</sup>

**Art. 40d** Accès aux enregistrements

<sup>1</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne n'est autorisé à accéder aux enregistrements de l'AVRE et aux données secondaires qui s'y rapportent que:

- a.<sup>82</sup> pour les rendre accessibles au SESA ou à la DASIB aux fins mentionnées à l'art. 40a, al. 1;
- b. si cela se révèle indispensable aux fins de la maintenance.

<sup>2</sup> S'il s'agit d'enregistrements provenant d'une installation militaire, le prestataire de services de la circulation aérienne rend accessibles les données au SESA après que les Forces aériennes ont donné leur accord, pour autant que des raisons liées au maintien du secret militaire ne s'y opposent pas.

<sup>79</sup> RS 748.02

<sup>80</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>81</sup> Introduit par l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>82</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

**Art. 40e** Service de médiation

<sup>1</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne désigne un service de médiation. À cet effet, il consulte au préalable les associations du personnel représentant les contrôleurs de la circulation aérienne concernés. Il informe l'OFAC, le SESA et la DASIB de la désignation du service.<sup>83</sup>

<sup>2</sup> Le service de médiation constitue un point de contact et un intermédiaire neutre pour les questions touchant l'AVRE.

<sup>3</sup> Le service de médiation intervient en cas de procédure d'évaluation entre le prestataire de services de la circulation aérienne et les contrôleurs de la circulation aérienne concernés.

**Art. 40f** Évaluation

<sup>1</sup> Le SESA et la DASIB sont seuls habilités à évaluer les enregistrements de l'AVRE. Ils les évaluent uniquement pour les besoins de l'enquête sur un accident d'aviation ou un incident grave.<sup>84</sup>

<sup>2</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne, les contrôleurs de la circulation aérienne concernés et le service de médiation ont le droit de prendre part à la procédure d'évaluation des enregistrements. Ce droit est également dévolu à la DASIB pour autant que l'accident d'aviation ou l'incident grave concerne des avions ou services militaires.<sup>85</sup>

<sup>3</sup> Les contrôleurs de la circulation aérienne concernés peuvent se faire accompagner d'un représentant de leur association du personnel.

<sup>4</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne est tenu de prêter son concours technique aux travaux d'évaluation du SESA et de la DASIB. Il met à cet effet son infrastructure à disposition en tant que de besoin et dans la mesure de ses moyens opérationnels, en particulier pour l'écoute des enregistrements.<sup>86</sup>

<sup>5</sup> Les informations et renseignements acquis dans le cadre de la procédure d'évaluation ne doivent être utilisés que pour améliorer la sécurité des vols ou de l'exploitation. Les informations qui ne servent pas ces objectifs, en particulier celles concernant la vie professionnelle et la vie privée qui ne sont pas directement en rapport avec l'événement sous enquête, de même que les informations couvertes par le secret militaire, ne doivent en aucun cas être utilisées.

<sup>83</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>84</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>85</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>86</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

**Art. 40g** Mesures de protection techniques et organisationnelles

<sup>1</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que l'AVRE garantisse conformément à l'état de la technique la disponibilité, l'intégrité, l'exhaustivité et la confidentialité des données pendant toute la durée de fonctionnement. Les travaux d'extension et de maintenance ne doivent restreindre son fonctionnement que durant une courte période.

<sup>2</sup> Le prestataire de services de la circulation aérienne protège les enregistrements de l'AVRE contre la perte, l'accès non autorisé et les manipulations.

<sup>3</sup> Il rédige un règlement avant la mise en service de l'AVRE dans lequel il fixe les conditions organisationnelles et techniques de ce dernier. Il entend à cet effet au préalable les associations du personnel représentant les contrôleurs de la circulation aérienne concernés.

<sup>4</sup> Le règlement régit en particulier:

- a. les postes de travail et les fonctions pour lesquels l'AVRE est installé;
- b. les autorisations d'installer le système et d'en assurer la maintenance;
- c. les autorisations d'effacer les enregistrements;
- d. la tenue de procès-verbaux permettant de retracer toutes les modifications du système et de ses enregistrements;
- e. les autorisations d'accès en cas d'accident d'aviation ou d'incident grave;
- f. la désignation et le financement du service de médiation;
- g.<sup>87</sup> la coordination avec le SESA ou la DASIB dans le cadre de la procédure d'évaluation.

<sup>5</sup> Les autorisations visées à l'al. 4, let. b, c et e, ne peuvent être délivrées qu'aux employés du prestataire de services de la circulation aérienne.

**Art. 40h** Confidentialité

Les personnes chargées de l'installation, de la maintenance, du fonctionnement de l'AVRE, ainsi que de l'évaluation et de l'effacement de ses enregistrements, sont tenues de traiter de manière confidentielle les informations et les données secondaires dont ils ont pris connaissance, notamment les messages et contenus des écoutes.

**Art. 40i** Rapport

Le prestataire de services de la circulation aérienne remet à l'OFAC un rapport annuel sur l'utilisation de l'AVRE.

<sup>87</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

**Art. 40j** Dispositions légales réservées concernant la transmission, l'évaluation et la conservation des enregistrements

Par dérogation aux dispositions du présent chapitre, les autorités compétentes peuvent ordonner en particulier la transmission, l'évaluation et la conservation des enregistrements de l'AVRE pour autant que la loi le prévoit.

**Art. 40k** Dispositions pénales

Est puni aux termes de l'art. 91, al. 1, let. i, LA quiconque:

- a. manipule des enregistrements;
- b. n'observe pas les prescriptions concernant la durée de conservation et l'effacement;
- c. accède sans y être autorisé à des enregistrements ou utilise ou transmet à des tiers sans y être autorisé des enregistrements, informations ou données secondaires ou enfreint le devoir de traiter ces derniers de manière confidentielle;
- d. n'observe pas les prescriptions relatives aux mesures de protection techniques ou organisationnelles.

## Chapitre 5<sup>88</sup> Dispositions transitoires

### Art. 41

<sup>1</sup> 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 2016. 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 2016. L'OFAC passe à cet effet un accord d'indemnisation avec Skyguide.<sup>89</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 2025, par dérogation aux dispositions de l'annexe V du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013.<sup>90</sup>

<sup>88</sup> Anciennement chap. 4. Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 juin 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2011 (RO 2011 3503).

<sup>89</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>90</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO 2016 313).

<sup>4</sup> L'OFAC établit le compte de la navigation aérienne suisse (art. 40) la première fois pour l'exercice 2017.<sup>91</sup>

**Art. 42** Abrogation du droit en vigueur

Sont abrogées:

- a. l'ordonnance du 18 mai 1988 concernant le service de la sécurité aérienne<sup>92</sup>;
- b. l'ordonnance du 10 septembre 1986 relative à la perception de la redevance fédérale de sécurité aérienne<sup>93</sup>;
- c. l'ordonnance du 23 août 1989 concernant la création de zones réglementées autour de certains aérodromes militaires<sup>94</sup>.

**Art. 43** Entrée en vigueur

<sup>1</sup> La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996.

<sup>2</sup> ...<sup>95</sup>

<sup>91</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 janv. 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2016 (RO **2016** 313).

<sup>92</sup> [RO **1988** 940; **1992** 2399]

<sup>93</sup> [RO **1986** 1683]

<sup>94</sup> [RO **1989** 1761]

<sup>95</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 17 oct. 2018, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2019 (RO **2018** 3869).

*Annexe I*<sup>96</sup>  
(art. 6, al. 1)

## Tâches de la navigation aérienne incombant à Skyguide

Les tâches de la navigation aérienne incombant à Skyguide comprennent:

### 1. Tâches de gestion du trafic aérien

#### 1.1 Gestion de l'espace aérien:

- 1.1.1 élaboration de propositions d'optimisation et de modification de la structure de l'espace aérien à l'intention de l'OFAC;
- 1.1.2 gestion de l'espace aérien et notamment exploitation de l'Airspace Management Cell (AMC) de Suisse, en particulier:
  - gestion des espaces aériens, zones et régions visés à l'art. 1, let. b, de la présente ordonnance,
  - gestion des routes ATS,
  - coordination des demandes spéciales d'espace aérien dans les espaces aériens de classe C et D,
  - coordination des vols qui requièrent une autorisation des services de la circulation aérienne aux termes de l'ordonnance du DETEC du 24 novembre 1994 sur les aéronefs de catégories spéciales<sup>97</sup>,
  - coordination des tirs de l'armée et de la sécurité de navigation aérienne (Coordination des tirs et de la sécurité de navigation aérienne [COTSENA]);
- 1.1.3 fourniture des données dynamiques relatives à l'espace aérien destinées à l'intégration des aéronefs sans occupants dans l'espace aérien.

#### 1.2 Gestion des courants et de la capacité de trafic aérien.

#### 1.3 Réception et gestion des plans de vol et rapports sur les services de circulation aérienne incluant les services en tant que bureau de piste des services de la circulation aérienne (ATS Reporting Office; ARO).

#### 1.4 Coordination avec les prestataires de services destinés à l'intégration des aéronefs sans occupants dans l'espace aérien.

### 2. Service du contrôle de la circulation aérienne

#### 2.1 Service de contrôle en route:

- 2.1.1 pour les vols selon les règles de vol aux instruments dans les espaces aériens de classe C, D et E, dont les vols aux instruments dans le réseau de vol à basse altitude (LFN);

<sup>96</sup> Anciennement annexe unique. Introduite par le ch. II de l'O du 24 janv. 2001 (RO 2001 514). Nouvelle teneur selon le ch. II de l'O du 17 oct. 2018 (RO 2018 3869). Mise à jour par le ch. II de l'O du 16 fév. 2022 (RO 2022 231) et l'annexe ch. 2 de l'O du 22 sept. 2023 sur l'aviation militaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2023 (RO 2023 560).

<sup>97</sup> RS 748.941

- 2.1.2 pour les vols selon les règles de vol à vue dans les espaces aériens de classe C et D si besoin est.
  - 2.2 Service de contrôle d'approche et de départ dans la région de contrôle terminale correspondante (TMA) ou dans l'aire d'approche finale et de décollage:
    - 2.2.1 pour toute approche ou tout départ selon les règles de vol aux instruments sur les aérodromes;
    - 2.2.2 pour les approches et les départs selon les règles de vol aux instruments sur des places d'atterrissage d'hôpitaux, des terrains d'atterrissage en campagne ou en vue de relier des régions au LFN;
    - 2.2.3 pour les approches et les départs selon les règles de vol à vue si besoin est.
  - 2.3 Service de contrôle d'aérodrome pour le trafic des aéronefs au sol et dans la zone de contrôle correspondante (CTR), dans le cadre des prestations convenues aux termes de l'art. 3a:
    - 2.3.1 pour les aéroports de la catégorie I;
    - 2.3.2 pour les aérodromes de la catégorie II;
    - 2.3.3 pour les aérodromes militaires: au profit du trafic civil si besoin est.
3. *Services d'information de vol*
- 3.1 FIS pour les vols en route effectués selon les règles de vol aux instruments ou à vue:
    - 3.1.1 pour tous les vols au moyen d'aéronefs certifiés pour les communications radiotéléphoniques avec le service de la navigation aérienne;
    - 3.1.2 dans l'espace aérien compris jusqu'à la hauteur au-dessus du sol à laquelle on s'attend à ce que les aéronefs soient en vol en route compte tenu des particularités géographiques;
    - 3.1.3 dans le cadre des services du contrôle de la circulation aérienne visés au ch. 2.
  - 3.2 AFIS pour les aérodromes de catégorie II dans le cadre des prestations convenues aux termes de l'art. 2, al. 6, pour autant qu'aucun service de contrôle d'aérodrome ne soit fourni.
4. *Service d'alerte*
- Dans le cadre de la fourniture des services visés aux ch. 1.3, 2 et 3,
- 4.1 déclenchement et propagation de l'alerte lors de vols en retard ou de vols réclamant l'assistance du service de recherche et de sauvetage;
  - 4.2 appui aux opérations de secours à des aéronefs en détresse et aux services compétents.

## 5. Services de communication, de navigation et de surveillance

### 5.1 Service de communication:

- 5.1.1 fourniture des services de communication sol/sol et sol/air nécessaires pour les services du contrôle de la circulation aérienne visés au ch. 2;
- 5.1.2 fourniture des services de communication sol/sol nécessaires avec d'autres prestataires de services de contrôle de la circulation aérienne.

### 5.2 Service de navigation:

- 5.2.1 fourniture des services de navigation nécessaires sur les routes aériennes;
- 5.2.2 sur mandat des aérodromes, services de navigation spécifiques.

### 5.3 Service de surveillance:

- 5.3.1 fourniture des services de surveillance nécessaires pour les services du contrôle de la circulation aérienne visés au ch. 2 ci-dessus;
- 5.3.2 sur mandat des aérodromes, fourniture de services de surveillance spécifiques;
- 5.3.3 fourniture des données de surveillance destinées à l'intégration des aéronefs sans occupants dans l'espace aérien.

## 6. Services d'information aéronautique, en particulier

- 6.1 tenue, archivage et établissement de l'historique des données et informations aéronautiques de Suisse et des métadonnées afférentes;
- 6.2 établissement, mise à jour et publication de la publication d'information aéronautique, de l'AIP pour le trafic selon les règles de vol aux instruments ou selon les règles de vol à vue (Manuel VFR), mises à jour et suppléments compris;
- 6.3 exploitation et maintenance d'une application basée sur Internet d'aide à la préparation des vols. L'accès à cette application s'effectue au moyen d'un identifiant personnel;
- 6.4 publication des cartes aéronautiques de la Suisse en collaboration avec l'Office fédéral de la topographie:
  - 6.4.1 carte OACI au 1:500 000, imprimée et numérique,
  - 6.4.2 cartes régionales (Area Chart) au 1:250 000 des aéroports de Genève et de Zurich, imprimées et numériques,
  - 6.4.3 carte de vol à voile au 1:300 000, imprimée et numérique;
- 6.5 avis aux navigants (NOTAM):
  - 6.5.1 traitement et publication des NOTAM,
  - 6.5.2 visualisation des NOTAM pour le trafic selon les règles de vol à vue (DABS);

- 6.6 préparation, publication et transmission des données aéronautiques et de l'information aéronautique:
    - 6.6.1 coordination et vérification par recoupement des données aéronautiques de la base de données européennes d'information aéronautique (EAD),
    - 6.6.2 mise à jour, préparation, transmission et publication des données aéronautiques et de l'information aéronautique,
    - 6.6.3 mise à jour, préparation, transmission et publication des jeux de données existants définis conformément aux chapitres 10 et 11 de l'annexe 15 de la Convention de Chicago et des jeux de données destinés à la publication des cartes aéronautiques ou d'autres produits d'information aéronautique;
  - 6.7 tenue de la bibliothèque nationale des manuels de l'aviation étrangers;
  - 6.8 tenue, fourniture, publication et communication des données et informations aéronautiques destinées à l'intégration des aéronefs sans occupants dans l'espace aérien.
7. *Services spéciaux de sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien conformément au mandat des Forces aériennes ou de l'OFAC, en particulier*
- 7.1 refus de délivrer l'autorisation aux aéronefs étrangers dans le territoire de la Suisse ou de la Principauté du Liechtenstein:
    - aux aéronefs d'État sans autorisation de survol ou d'atterrissage en cours de validité (diplomatic clearance) telle que celle visée à l'art. 4 de l'ordonnance du 23 mars 2005 sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien<sup>98</sup>,
    - aux aéronefs d'entreprises de transport aérien, dont l'exploitation est interdite ou limitée en vertu du règlement (UE) n° 2111/2005<sup>99</sup>;
  - 7.2 coordination avec l'OFAC et avec les Forces aériennes en matière de survol ou d'atterrissage d'aéronefs d'État dans le territoire de la Suisse ou de la Principauté du Liechtenstein;
  - 7.3 annonces à l'OFAC et aux Forces aériennes des cas où des mesures de police aérienne paraissent indiquées en vertu de l'art. 7 de l'ordonnance du 23 mars 2005 sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien;
  - 7.4 Compte rendu à l'OFAC, à la MAA et aux Forces aériennes des vols d'État effectués et des irrégularités constatées.

<sup>98</sup> RS 748.111.1

<sup>99</sup> Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'art. 9 de la directive 2004/36/CE.

- 
8. *Service de calcul des procédures de vol, pour autant qu'il réponde à un besoin opérationnel reconnu*
- 8.1 réalisation et modification de procédures d'approche, de départ ou en route;
  - 8.2 examen des procédures d'approche, de départ ou en route.
9. *Services destinés à l'aviation militaire, qui sont définis dans une convention de prestations avec les Forces aériennes*

*Annexe 2*<sup>100</sup>  
(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 Éplatures;
- 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.

<sup>100</sup> Introduite par le ch. II de l'O du 29 juin 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2011 (RO 2011 3503).

---

*Annexe 3*<sup>101</sup>

<sup>101</sup> Introduite par le ch. II de l'O du 29 juin 2011 (RO 2011 3503). Abrogée par le ch. II de l'O du 2 nov. 2016, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2016 4169).