



2 juin 2017

Ordonnance sur la collecte et la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux distances parcourues par les aéronefs

Rapport explicatif

N° de référence : L103-0189

1 Contexte

Bien que les émissions de CO₂ du trafic aérien international soient en augmentation partout dans le monde, il n'y a pour l'heure pas d'objectifs de réduction fixés à l'échelle internationale dans ce secteur au sens du Protocole de Kyoto ou de l'Accord de Paris. Il appartient néanmoins aussi au transport aérien international de contribuer à la réalisation de l'objectif de limitation du réchauffement à 2 °C, ou à 1,5 °C. L'art. 2 du Protocole de Kyoto indique que c'est à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qu'il incombe d'établir la réglementation nécessaire. En l'absence d'une mesure globale par ce biais – mesure qui n'a été adoptée qu'en 2016 – l'Union européenne (UE) avait décidé, en 2008, d'intégrer les émissions des vols au départ ou à destination d'un aéroport de l'Espace économique européen (EEE ; UE étendue à l'Islande, le Lichtenstein et la Norvège) dans son système d'échange de quotas d'émission (SEQUE). Depuis 2012, les exploitants d'aéronefs sont donc en principe tenus de remettre des droits d'émission pour tous les vols qui décollent ou atterrissent dans l'EEE. On leur attribue à titre gratuit une partie des droits d'émission sur la base des tonnes-kilomètres (tkm) recensées en 2010. L'obligation de participer au SEQUE a toutefois été limitée aux vols au sein de l'EEE entre 2012 et fin 2016 (mesure « Stop-the-clock »). L'UE attendait l'élaboration annoncée par l'OACI d'une mesure globale. En octobre 2016, l'assemblée plénière de l'OACI a confirmé l'objectif global de croissance neutre en carbone à partir de 2020 et l'introduction, pour y parvenir, d'une mesure mondiale, basée sur le marché, de compensation des émissions de CO₂ supérieures aux niveaux de 2020. Ce programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale a pour nom CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). En réponse à cette décision, la Commission européenne a proposé, le 3 février 2017, de prolonger la limitation du SEQUE de l'UE aux seuls vols au sein de l'EEE. Cette proposition doit encore être examinée et adoptée par le Parlement et le Conseil des ministres de l'UE. Dans le cadre de la révision du SEQUE de l'UE pour la période postérieure à 2020, le Parlement a en outre décidé le 15 février 2017, en première lecture, d'une diminution unique de 10 % de la quantité de droits d'émission attribués aux exploitants d'aéronefs après 2020, suivie d'une diminution annuelle de 2,2 %, et d'une augmentation significative de la part des droits d'émission à mettre aux enchères. Après son adoption par le Parlement européen en première lecture, cette proposition doit encore être acceptée par le Conseil des ministres, faute de quoi il faudra procéder à une deuxième lecture. On ne sait pas encore comment l'UE envisage d'intégrer l'aviation dans son SEQUE après 2020 et quelle sera l'éventuelle incidence du programme CORSIA.

L'attribution à titre gratuit de droits d'émission sur la période 2012-2020 repose sur un relevé des tkm réalisé en 2010 par les exploitants d'aéronefs pour les vols effectués au sein de l'EEE ainsi qu'entre l'EEE et des pays tiers. Ce relevé tient compte également des vols effectués entre l'EEE et la Suisse.

Actuellement, le SEQE suisse comprend 54 installations industrielles stationnaires. La Suisse avait engagé début 2011 des négociations avec la Commission européenne en vue de coupler les deux SEQE. Ces négociations ont abouti, en janvier 2016, au paraphe d'un accord. Pour les entreprises industrielles suisses, il est primordial que ce couplage se fasse dans les meilleurs délais, car ce n'est que lorsqu'il sera effectif qu'elles pourront acheter et vendre des droits d'émission sur le grand marché liquide de l'UE et les faire comptabiliser dans le SEQE suisse.

Pour que cet accord puisse entrer en vigueur, il doit être signé et ratifié par les deux parties. Suite à l'adoption par le Parlement, à la session d'hiver 2016, d'une solution compatible avec l'accord sur la libre circulation des personnes pour la mise en œuvre de l'initiative populaire « Contre l'immigration de masse », le blocage du dossier est désormais levé et l'accord paraphé relatif au couplage des deux SEQE peut être signé. C'est le Conseil fédéral qui signe l'accord pour la Suisse ; il le ratifie également pour autant qu'il ait été auparavant approuvé par le Parlement. Le Conseil fédéral souhaite parvenir si possible à un couplage avant 2020. Afin que le couplage puisse être mis en œuvre le plus rapidement possible, l'accord ainsi que les modifications légales nécessaires à cet effet ont été mis en consultation en automne 2016, en même temps que la politique climatique pour la période postérieure à 2020¹.

Avec l'entrée en vigueur de l'accord relatif au couplage des SEQE, les exploitants d'aéronefs doivent désormais être intégrés dans le SEQE suisse de la même manière que dans le SEQE de l'UE. Une collecte des données relatives aux tkm avant le couplage permettra de créer les bases techniques qui rendront possible l'attribution à titre gratuit de droits d'émission aux exploitants d'aéronefs. Initialement, une collecte des données relatives aux tkm était prévue en 2013. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) avait ouvert, en mai 2012, l'audition² concernant l'ordonnance sur la collecte des données relatives aux tonnes-kilomètres des aéronefs. Il a toutefois décidé de suspendre les travaux relatifs à cette ordonnance au terme de l'audition compte tenu de l'état des négociations avec l'UE sur le couplage des deux SEQE. L'accord, paraphé entre-temps, prévoit une collecte des données relatives aux tkm durant l'année civile 2018. En Suisse, à la différence de la collecte effectuée dans le SEQE de l'UE, la collecte des données relatives aux tkm devra obligatoirement se faire conformément à la présente ordonnance.

Cette ordonnance se fonde sur le projet d'ordonnance concernant la collecte des données relatives aux tonnes-kilomètres des aéronefs de mai 2012. La principale modification par rapport à la version antérieure concerne le champ d'application : la collecte de données ne s'effectue plus que pour les vols intérieurs et les vols au départ de la Suisse ou de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse à destination de l'EEE (pour autant qu'ils soient effectués conformément au droit suisse du transport aérien), ainsi qu'aux vols entre l'aéroport de Bâle-Mulhouse et la Suisse (pour autant qu'ils soient effectués conformément au droit suisse du transport aérien). Le projet initial prévoyait en outre une collecte des données pour les vols entre des aérodromes suisses ou l'aéroport de Bâle-Mulhouse et des aérodromes de pays tiers (recensement global). La présente ordonnance tient compte des résultats de l'audition menée en 2012 ainsi que de ceux de la consultation concernant la politique climatique post-2020 dans laquelle était proposée à la discussion l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et de l'UE et, partant, l'intégration du transport aérien dans le SEQE suisse.

2 But et teneur de l'ordonnance

¹ Les documents relatifs à la consultation (état le 19.5.2017) sont accessibles sous :

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/droit/auditions/consultation-du-31-08-2016-30-11-2016-sur-la-future-politique-cl.html>

² Depuis fin 2012, on ne fait plus la distinction entre « consultation » et « audition ». Les termes employés ici correspondent aux dénominations historiques.

2.1 But de l'ordonnance

Pour préparer l'intégration du transport aérien dans le SEQE suisse, il faut disposer de données relatives aux tkm permettant de calculer le nombre de droits d'émission attribués gratuitement aux différents exploitants d'aéronefs ainsi que le plafond suisse de départ pour le secteur de l'aviation (quantité maximale de droits d'émission disponibles). L'accord sur le couplage des SEQE suisse et de l'UE qui a été paraphé prévoit une collecte des données relatives aux tkm en 2018. La présente ordonnance fixe les détails de cette collecte de données. En revanche, elle ne règle pas les dispositions qui s'appliqueront aux rapports de suivi des émissions de CO₂ dues au trafic aérien en vue de la mise en œuvre du SEQE.

Au cas où l'accord entre la Suisse et l'UE relatif au couplage des SEQE n'entrerait pas en vigueur, les données recueillies ne seraient pas utilisées à d'autres fins.

2.2 Rapport avec le SEQE de l'UE

L'UE intègre déjà le trafic aérien dans son SEQE depuis 2012. La Commission européenne a donc proposé, le 3 février 2017, en réponse à la mesure CORSIA décidée lors de l'assemblée plénière de l'OACI en automne 2016, de prolonger l'application de la mesure « Stop the Clock » et de conserver le champ d'application géographique actuel du SEQE de l'UE, qui couvre uniquement les vols au sein de l'EEE. Par ailleurs, les données relatives aux tkm collectées en 2010 servent toujours de base pour le calcul de l'attribution gratuite. Ces propositions doivent encore être approuvées par le Parlement et le Conseil des ministres de l'UE. L'accord paraphé visant à coupler les SEQE suisse et de l'UE prévoit en principe que tous les vols au départ et à destination de la Suisse seront intégrés dans le SEQE suisse. La couverture géographique du SEQE suisse devra toutefois correspondre à celle du SEQE de l'UE. En conséquence de cela, la présente ordonnance prévoit uniquement la collecte des données relatives aux tkm pour les vols intérieurs et les vols à partir de la Suisse à destination de l'EEE, dont font également partie les vols au départ de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à destination de l'EEE, ainsi que les vols entre l'aéroport de Bâle-Mulhouse et la Suisse, pour autant qu'ils soient effectués conformément au droit suisse du transport aérien.

Afin d'éviter une double couverture géographique des vols dans le SEQE suisse et celui de l'UE en cas de couplage des deux systèmes, les vols entre la Suisse et l'EEE seront à l'avenir attribués à l'un ou l'autre des systèmes selon le principe du lieu de décollage : les vols à partir de la Suisse (p. ex. Zurich-Berlin) seront couverts par le SEQE suisse et les vols à partir de l'EEE (p. ex. Berlin-Zurich) par le SEQE de l'UE. Les vols entre l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse et l'EEE, qui sont actuellement couverts par le SEQE de l'UE, l'aérodrome étant situé sur sol français, constituent une exception. La grande majorité des vols à partir de cet aéroport est toutefois soumise au droit suisse. La Suisse est en discussion avec la France pour s'accorder sur la question de la gestion de ces vols du point de vue du SEQE tout en respectant le statut binational de cet aéroport. C'est pourquoi les données relatives aux tkm des vols à partir de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à destination de l'EEE ainsi que les vols entre l'aéroport de Bâle-Mulhouse et la Suisse devront également être collectées, pour autant qu'ils soient effectués conformément au droit suisse du transport aérien.

L'obligation de collecte et de fourniture des données s'applique à tous les exploitants d'aéronefs, suisses ou étrangers, qui effectuent des vols relevant du champ d'application de la présente ordonnance, même si ces exploitants sont actuellement déjà soumis à des obligations dans le cadre du SEQE de l'UE. Une procédure administrative simplifiée est toutefois prévue, après le couplage des SEQE suisse et de l'UE, pour les exploitants soumis à des obligations dans les deux SEQE : ces derniers ne devront notamment s'adresser qu'à une seule autorité (suisse ou européenne) qui gèrera leurs obligations dans les deux SEQE³.

³ Voir aussi : Politique climatique de la Suisse - Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation, 31 août 2016, accessible sous : https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/2801/Politique-climatique-de-la-Suisse-post-2020_Rapport-expl_fr.pdf

2.3 Teneur de l'ordonnance

La présente ordonnance règle en particulier les points suivants :

- Champ d'application : d'une manière générale, la collecte des données porte sur tous les vols intérieurs et les vols au départ de la Suisse ou de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à destination de l'EEE (pour autant qu'ils soient effectués conformément au droit suisse du transport aérien), ainsi que sur les vols entre l'aéroport de Bâle-Mulhouse et la Suisse. Des catégories spécifiques de vols, telles que les vols d'entraînement, les vols de sauvetage ou les vols militaires, sont toutefois exemptées.
- Collecte des données : durant l'année civile 2018, les données relatives aux tonnes-kilomètres devront être relevées pour chaque paire d'aérodromes (aéroport de départ et aéroport de destination). Elles se calculent en multipliant la distance parcourue par la charge utile, cette dernière étant égale à la masse totale du fret, du courrier, des passagers et des bagages transportés.
- Suivi et déclaration : dans une première étape, chaque exploitant d'aéronef qui réalise des vols relevant du champ d'application de l'ordonnance devra établir un plan de suivi et le soumettre pour contrôle à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Ce plan de suivi devra décrire la méthode de collecte des données. L'OFEV peut exiger que les plans de suivi ne répondant pas aux exigences soient rectifiés dans un délai donné. La deuxième étape consistera à relever les données relatives aux tkm durant l'année civile 2018 conformément au plan de suivi contrôlé. Dans une troisième étape, les exploitants d'aéronefs devront faire vérifier, avant le 31 mars 2019, les données consignées dans le rapport de suivi par un organisme de vérification accrédité. Ce rapport devra ensuite être contrôlé par l'OFEV. Si, au vu de la vérification d'un rapport, il existe des doutes quant à l'exactitude des données fournies, l'OFEV peut procéder à une estimation de celles-ci en tenant compte de situations concrètes (p. ex. valeurs de référence ou collectes comparatives), et avec l'association de l'Office fédéral de l'aviation civil (OFAC). Il respectera les principes de l'égalité des droits et de proportionnalité, et prendra en considération les intérêts publics. Par ailleurs, sa décision sera conforme au sens et au but de l'ordonnance.
- Sanctions en cas d'infraction : si un exploitant d'aéronef fournit des données fausses, que cela soit intentionnellement ou par négligence, il sera puni d'une amende pouvant atteindre 20 000 francs. En cas d'infraction grave, l'amende pourra atteindre 40 000 francs au maximum.

Les différentes dispositions sont détaillées ci-après dans le commentaire des articles.

3 Commentaire des articles

Art. 1

La collecte des données effectuée en 2018 servira à préparer la mise en œuvre du futur accord bilatéral avec l'UE relatif au couplage des deux SEQE et l'introduction d'une réglementation du trafic aérien.

L'annexe de l'ordonnance sur l'aviation (OSAv)⁴ précise ce que l'on entend par « aéronefs ». Ce terme englobe notamment les avions et les hélicoptères.

⁴ Ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation, RS 748.01

Art. 2

La fourniture des données incombe à l'exploitant de l'aéronef concerné (al. 1). Si l'identité de l'exploitant ne peut être établie, c'est au propriétaire de l'aéronef de fournir les données (al. 2).

Art. 3

Les données relatives aux tkm doivent être collectées pour tous les vols au départ de la Suisse à destination de l'EEE (al. 1, let. b), ainsi que pour tous les vols intérieurs qui décollent et atterrissent sur un aéroport suisse (al. 1, let. a).

Les vols au départ de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à destination de l'EEE (let. c) ainsi que les vols entre l'aéroport de Bâle-Mulhouse et la Suisse (let. d) qui, du point de vue des droits de trafic, sont attribués à la Suisse en vertu de la convention franco-suisse du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Boltzheim⁵, relèvent également du champ d'application de la présente ordonnance.

Certains vols visés à l'al. 2, ont été exemptés de l'obligation de collecter des données pour des motifs administratifs et en raison de la faible proportion d'émissions de CO₂ qu'ils génèrent dans le secteur de l'aviation. Les dispositions s'inspirent des exceptions définies dans le SEQE de l'UE⁶.

Les seuils d'exemption indiqués aux let. j et k ne sont applicables que si l'exploitant n'était pas tenu de participer au SEQE de l'UE en 2016 (al. 3). Si l'exploitant était soumis au SEQE de l'UE en 2016, les données relatives aux vols relevant du champ d'application défini à l'al. 1, devront être collectées à moins que les dérogations visées à l'al. 2, let. a à i, s'appliquent. Les activités aériennes déployées en 2016 (al. 5) par l'exploitant déterminent si celui-ci est soumis aux seuils d'exemption définis aux let. j et k. Les dernières données disponibles au moment où le plan de suivi doit être remis, conformément à l'art. 5 de l'ordonnance, sont celles de l'année 2016. Ne sont pris en compte pour la détermination des valeurs seuils en vigueur pour les émissions totales de CO₂ et le nombre de vols au sens des let. j et k, que les vols qui entrent dans le champ d'application de l'ordonnance. L'exploitant est tenu ici d'effectuer une estimation prudente des émissions totales de CO₂ sur la base de la consommation de carburant. L'OFEV détermine, avec l'assistance de l'OFAC, les vols pour lesquels des données doivent être collectées (art. 12, al. 2). Pour ce contrôle, les autorités se fondent sur leurs données statistiques ou sur des données fournies par Eurocontrol. Le contrôle est effectué par sondage et à l'aide de données choisies au hasard. Lorsque les vols d'un exploitant dépassent le seuil d'exemption défini à la let. j ou k, les données devront être collectées pour tous les vols au sens de l'al. 1, à moins qu'ils relèvent des dérogations énoncées à l'al. 2, let. a à i.

S'agissant de l'exception prévue à l'al. 2, let. j, l'aspect commercial⁷ concerne l'exploitant et non les vols en question. Cela signifie notamment que les vols effectués par un exploitant commercial doivent être pris en compte pour décider si ledit exploitant se situe au-dessus ou au-dessous des seuils d'exemption, même s'ils ne sont pas effectués contre rémunération.

Les vols effectués par un transporteur aérien commercial réalisant moins de 243 vols par période, pendant trois périodes consécutives de quatre mois chacune, sont exemptés de l'obligation de collecter les données. Les périodes de quatre mois sont les suivantes : de janvier à avril, de mai à août, et de septembre à décembre. C'est l'heure locale de départ du vol qui détermine quelle période de quatre mois doit être prise en compte pour décider si l'exploitant aérien se situe au-dessus ou au-dessous des seuils d'exemption (al. 4).

Art. 4 à 6

Conformément à la procédure appliquée dans le SEQE de l'UE, chaque exploitant d'aéronef doit établir, préalablement à la collecte des données, un plan de suivi exhaustif qui renseigne sur la façon

⁵ RS 0.748.131.934.92

⁶ Annexe I de la directive n° 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, JO L 8 du 13.1.2009, p. 3.

⁷ Conformément à l'annexe 6, partie 1, de la convention de Chicago (RS 0.748.0), tous les transporteurs aériens commerciaux doivent avoir une licence de transporteur aérien. Les exploitants qui ne possèdent pas cette licence (*Air Operator Certificate*, AOC) ne sont pas considérés comme des « transporteurs aériens commerciaux ».

dont les données sont collectées et sur la méthode de calcul des données relatives aux tkm, pour autant que les vols qu'il effectue ne fassent pas l'objet de dérogations (art. 4). Les modalités sont réglées à l'annexe 2, ch. 1. Le modèle pour le plan de suivi mis à disposition par l'OFEV sur son site Internet doit être utilisé à cet effet. Ce modèle s'inspire étroitement de celui mis à disposition par la Commission européenne pour le SEQE de l'UE ; il a néanmoins été adapté au système suisse. Le plan de suivi doit être soumis à l'OFEV pour contrôle avant le 30 septembre 2017 (art. 5, al.1).

L'OFEV contrôle les plans de suivi. Il peut exiger que les plans ne répondant pas aux exigences soient rectifiés dans un délai donné (art. 5, al. 2). Les changements nécessitant des adaptations du plan de suivi doivent être immédiatement annoncés à l'OFEV. Le plan de suivi doit à nouveau être contrôlé en cas de changement du statut (commercial ou non commercial) de l'exploitant.

Art. 7 à 9

Les données relatives aux tkm devront être collectées en 2018 sur la base du plan de suivi contrôlé, et compilées dans un rapport de suivi (art. 7). Les modalités sont réglées à l'annexe 2, ch. 2.

Ce rapport de suivi devra ensuite être contrôlé par un organisme de vérification disposant d'une compétence technique attestée en matière de contrôle des données relatives aux tkm dans le secteur du trafic aérien (art. 8). Il s'agit en l'occurrence d'organismes de vérification accrédités pour le domaine de l'aviation selon les exigences du SEQE de l'UE⁸. Des organismes de vérification suisses peuvent également obtenir une telle accréditation. Les frais liés à la vérification incombent à l'exploitant. Ils ne doivent être acquittés qu'une seule fois mais peuvent représenter plusieurs milliers de francs.

Une fois vérifié, le rapport de suivi devra être soumis à l'OFEV avant le 31 mars 2019, puis contrôlé par celui-ci (art. 9). Si, au vu de la vérification d'un rapport, il existe des doutes quant à l'exactitude des données fournies, l'OFEV peut procéder à une estimation de celles-ci. Il prendra en compte ici des situations concrètes et associera l'OFAC. Il respectera les principes de l'égalité des droits et de proportionnalité, et prendra en considération les intérêts publics. Par ailleurs, sa décision sera conforme au sens et au but de l'ordonnance

Art. 10

Les rapports de suivi et les données qu'ils contiennent sont conservées par l'OFEV jusqu'à leur utilisation dans le cadre d'une mesure de limitation des émissions de CO₂ dues au trafic aérien, puis transmises aux Archives fédérales trois à cinq ans après leur dernier traitement. Avant leur archivage, l'OFEV traite les données de manière confidentielle et en assure une conservation sûre (art. 10, al. 1). Les bases légales requises pour le traitement ultérieur des données seront créées dans le cadre de l'approbation de l'accord relatif au couplage des SEQE suisse et de l'UE et donc de la révision totale de la loi sur le CO₂. Les prescriptions de la législation sur l'archivage s'appliquent à partir du moment où les données sont archivées (art. 10, al. 2).

L'OFEV est chargé de l'exécution de l'ordonnance, avec l'assistance de l'OFAC (art. 12). Pour autant que cela soit requis pour la mise en œuvre de mesures visant à limiter les émissions de CO₂, il peut transmettre à l'OFAC les rapports de suivi vérifiés ou les données qu'ils contiennent (art. 10, al. 2).

Art.11

Si un exploitant d'aéronef fournit des données fausses, que cela soit intentionnellement ou par négligence, il sera puni d'une amende pouvant atteindre 20 000 francs. L'OFAC exécute les dispositions pénales. En cas d'infraction grave, l'amende peut se monter à 40 000 francs au plus⁹. En pareil cas, il ne sera pas possible de calculer l'attribution de droits d'émission à titre gratuit sur la base des don-

⁸ Bases légales pour l'accréditation :

ordonnance sur le système suisse d'accréditation et la désignation de laboratoires d'essais et d'organismes d'évaluation de la conformité, d'enregistrement et d'homologation (ordonnance sur l'accréditation et la désignation, OAccD), RS 946.512; et règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil, JO L 218 du 13.8.2008, p. 30 et règlement (UE) n° 600/2012, JO L 181 du 12.7.2012, p. 1

⁹ Art. 91, al. 1, let. i, en relation avec al. 3 de la loi sur l'aviation, RS 748.0

nées relatives aux tkm déclarées par l'entreprise. L'attribution devrait alors être effectuée sur la base d'une estimation prudente de l'OFEV. Si un exploitant d'aéronef enfreint d'une autre manière, intentionnellement ou par négligence, des dispositions de la présente ordonnance (p. ex. en ne respectant pas les délais prescrits), il sera puni d'une amende d'ordre pouvant atteindre 5000 francs.

Art.12

L'OFEV est chargé de l'exécution de l'ordonnance avec l'aide de l'OFAC, notamment en ce qui concerne le contrôle des plans et des rapports de suivi, mais aussi la détermination des vols pour lesquels des données doivent être collectées.

Annexe 1

L'annexe 1 définit les tonnes-kilomètres et d'autres notions importantes ainsi que le calcul de la charge utile. Celle-ci correspond à la masse totale du fret, du courrier, des passagers et des bagages transportés. En la multipliant à la distance parcourue, on obtient les tonnes-kilomètres. La distance désigne la distance orthodromique entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée, à laquelle on ajoute 95 km.

Annexe 2

L'annexe 2 règle les modalités relatives à l'élaboration du plan de suivi ainsi qu'à la déclaration dans le rapport de suivi. Les données collectées ici doivent être complètes et précises. Le plan de suivi doit permettre d'identifier clairement l'exploitant d'aéronef ainsi que les aéronefs et décrire la méthode de recensement utilisée ainsi que la façon dont les données sont collectées et gérées. Le rapport de suivi doit en outre comporter les informations suivantes : organisme de vérification, éventuels écarts par rapport au plan de suivi et somme de l'ensemble des tonnes-kilomètres relatives à l'année 2018. Pour chaque paire d'aérodromes, la distance, le nombre de vols, le nombre de passagers, la charge utile et les tonnes-kilomètres relevés doivent être indiqués.

Annexe 3

L'annexe 3 règle les obligations des exploitants d'aéronefs et des organismes de vérification relatives à la vérification du rapport de suivi. L'organisme de vérification doit être accrédité dans ce domaine. Pour l'heure, il n'existe pas de procédure d'accréditation en Suisse ; les entreprises suisses peuvent toutefois obtenir une accréditation dans l'UE. Actuellement, il existe une cinquantaine d'entreprises accréditées dans l'UE susceptibles d'être mandatées pour la vérification du rapport de suivi. L'organisme de vérification doit entre autres s'assurer que l'ensemble des vols relevant du champ d'application de la présente ordonnance sont pris en compte.