

**Conditions d'application du
système de redevances de route et
conditions de paiement**

EUROCONTROL

Conditions d'application du système de redevances de route et conditions de paiement

[Texte approuvé par la Commission élargie le 28 novembre 2019
et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020
Annexe1 mise à jour en novembre 2021]

(La présente édition remplace le doc. n° 20.60.02 de janvier 2020)

CONDITIONS D'APPLICATION DU SYSTÈME DE REDEVANCES DE ROUTE

ARTICLE PREMIER

1. Une redevance est perçue pour chaque vol effectué en conformité avec les procédures adoptées en application des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans l'espace aérien relevant de la responsabilité des États contractants. Aux fins d'établissement des redevances de route, cet espace aérien est divisé en zones tarifaires de route, définies par les États contractants et énumérées dans l'annexe 1.
2. La redevance constitue la rémunération des coûts supportés par les États contractants au titre des installations et services de navigation aérienne de route et de l'exploitation du système de redevances de route, ainsi que des coûts supportés par EUROCONTROL pour l'exploitation du système.
3. Les redevances engendrées dans une zone tarifaire donnée peuvent être soumises à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). EUROCONTROL peut, dans ce cas, percevoir ladite taxe dans les conditions et selon les procédures convenues avec le ou les États contractants concernés.
4. Les redevances engendrées dans une zone tarifaire donnée peuvent être soumises à un ou plusieurs mécanismes d'incitation. EUROCONTROL peut mettre en œuvre le ou les mécanismes d'incitation dans les conditions et selon les procédures convenues avec le ou les État(s) contractant(s) concerné(s).
5. La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu. L'identification de l'exploitant de l'aéronef peut se faire au moyen de l'indicatif de l'OACI ou de tout autre indicatif agréé dans l'identification du vol.
6. Si l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

ARTICLE 2

Pour chaque vol pénétrant dans l'espace aérien des zones tarifaires énumérées dans l'annexe 1, une redevance (**R**) unique est perçue qui est égale à la somme des redevances engendrées par ce vol dans l'espace aérien des zones tarifaires concernées :

$$R = \sum_n r_i$$

La redevance individuelle (**r_i**) pour les vols dans une zone tarifaire (**i**) est calculée conformément aux dispositions de l'article 3.

ARTICLE 3

La redevance pour un vol dans une zone tarifaire (**i**) donnée est calculée suivant la formule :

$$r_i = t_i \times N_i$$

dans laquelle (**r_i**) est la redevance, (**t_i**) le taux unitaire de redevance et (**N_i**) le nombre d'unités de service correspondant audit vol.

ARTICLE 4

Pour un vol donné, le nombre d'unités de service désigné par (N_i), visé à l'article précédent, est obtenu par l'application de la formule ci-dessous :

$$N_i = d_i \times p$$

où (d_i) est le coefficient distance correspondant à la zone tarifaire (i) et (p) le coefficient poids de l'aéronef en question.

ARTICLE 5

1. Le coefficient distance (d_i) est égal au quotient par 100 (cent) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre :

- l'aérodrome de départ situé à l'intérieur de la zone tarifaire (i) ou le point d'entrée dans celle-ci

et

- l'aérodrome de première destination situé à l'intérieur de la zone tarifaire (i) ou le point de sortie de celle-ci.

Les points d'entrée et de sortie sont les points auxquels l'itinéraire réel enregistré par le gestionnaire du réseau franchit les limites latérales de ladite zone tarifaire.

2. Pour les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires), le coefficient distance dans la zone tarifaire contenant le point le plus éloigné de l'aérodrome est égal au quotient par 100 (cent) du nombre mesurant la distance orthodromique totale exprimée en kilomètres :

- entre le point d'entrée dans ladite zone tarifaire et le point le plus éloigné de l'aérodrome

et

- de ce point le plus éloigné au point de sortie de la zone tarifaire considérée.

Pour un vol circulaire effectué exclusivement dans une même zone tarifaire, le coefficient distance est égal au quotient par 100 (cent) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre l'aérodrome et le point le plus éloigné de l'aérodrome, multiplié par 2 (deux).

3. La distance à prendre en compte est diminuée de 20 (vingt) kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué dans la zone tarifaire.

ARTICLE 6

1. Le coefficient poids (p) – exprimé par un nombre comportant deux décimales – est égal à la racine carrée du quotient par 50 (cinquante) du nombre exprimant la mesure de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef – exprimée en tonnes métriques

par un nombre comportant une décimale – telle qu'elle figure dans le manuel de vol, ainsi qu'il suit :

$$p = \sqrt{\frac{\text{Max. take-off weight}}{50}}$$

2. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales certifiées au décollage pour un même aéronef, le coefficient poids est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée.
3. Les exploitants d'aéronefs déclarent la composition de leur flotte ainsi que la masse maximale certifiée au décollage de chacun de leurs aéronefs à EUROCONTROL en cas de changement et au moins une fois par an.

Ils sont tenus de déclarer tout changement dans la composition de leur flotte ou quant à la masse maximale certifiée au décollage de leurs aéronefs à EUROCONTROL au plus tard le dernier jour ouvrable du mois civil au cours duquel le changement s'est produit. Les exploitants d'aéronefs qui déclarent la masse maximale certifiée au décollage d'un aéronef donné sont également tenus de fournir le manuel de vol dudit aéronef à EUROCONTROL.

S'ils n'ont pas fourni le manuel de vol à EUROCONTROL comme mentionné ci-dessus ou lorsque la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef n'est pas connue d'EUROCONTROL, le coefficient poids est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister.

ARTICLE 7

1. Le taux unitaire de redevance (t_i) est établi en euros.
2. Le taux unitaire de redevance (t_i) équivaut à la somme du taux unitaire national de redevance (t_{ni}) et du taux unitaire administratif (t_a) déterminé aux fins de l'établissement des coûts de facturation et de perception.
3. À moins que l'État ou les États contractant(s) intéressé(s) n'en décide(nt) autrement, le taux unitaire national de redevance pour une zone tarifaire n'ayant pas l'euro pour monnaie nationale est recalculé mensuellement sur la base du taux de change mensuel moyen entre l'euro et la monnaie nationale pour le mois précédant celui au cours duquel le vol a eu lieu. Le taux de change appliqué est la moyenne mensuelle du « taux à la clôture », calculée par Reuters sur la base du taux journalier à l'achat (taux bid).

ARTICLE 8

1. Les vols suivants sont exonérés du paiement de la redevance :
 - a. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à 2 (deux) tonnes métriques ;

- b. les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat.
2. En outre, en ce qui concerne une zone tarifaire donnée relevant de sa ou de leur responsabilité, le ou les État(s) contractant(s) peu(ven)t exonérer du paiement de la redevance :
- a. les vols militaires effectués par des aéronefs de tout État ;
 - b. les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol qui indique que les vols ont été effectués exclusivement à cette fin ; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de la zone tarifaire considérée ;
 - 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 ;
 - d. les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ;
 - e. les vols effectués exclusivement en VFR à l'intérieur de la zone tarifaire considérée ;
 - f. les vols humanitaires autorisés par l'organisme compétent adéquat ;
 - g. les vols effectués par les douanes et la police ;
 - h. les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État et de gouvernement ainsi que les ministres ; dans tous les cas, cette situation doit être dûment établie par l'indication du statut ou une remarque dans le plan de vol qui indique que les vols ont été effectués exclusivement à cette fin.

ARTICLE 9

Le montant de la redevance est payable au siège d'EUROCONTROL, conformément aux conditions de paiement qui figurent à l'annexe 2. La monnaie de compte utilisée est l'euro.

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé dans les conditions prévues par la loi.

ARTICLE 10

Les États contractants publient les conditions d'application du système de redevances de route et les taux unitaires.

ZONES TARIFAIRES DE ROUTE

<u>Dénomination de la zone tarifaire</u>	<u>Description de l'espace aérien</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Albanie	Région d'information de vol Tirana Région supérieure d'information de vol Tirana	<u>République d'Albanie</u>
Allemagne	Région supérieure d'information de vol Hannover Région supérieure d'information de vol Rhein Région d'information de vol Bremen Région d'information de vol Langen Région d'information de vol München	<u>République fédérale d'Allemagne</u>
Arménie	Région d'information de vol Yerevan	<u>République d'Arménie</u>
Autriche	Région d'information de vol Wien	<u>République d'Autriche</u>
Belgique - Luxembourg	Région supérieure d'information de vol Bruxelles Région d'information de vol Bruxelles	<u>Royaume de Belgique / Grand-Duché de Luxembourg</u>
Bosnie-Herzégovine	Région supérieure d'information de vol Sarajevo Région d'information de vol Sarajevo	<u>Bosnie-Herzégovine</u>
Bulgarie	Région d'information de vol Sofia, à l'exception de l'espace aérien défini par les limites latérales du « secteur DF 2 » et en ajoutant l'espace aérien défini par les limites latérales du « secteur DF 1 » : <ul style="list-style-type: none"> • les limites latérales du « secteur DF 1 » sont 43°52'13"N 025°58'33"E – 43°56'47"N 025°44'32"E – 43°58'46"N 025°28'18"E – 43°58'24" N 025°00'09"E – 43°41'53"N 024°41'48"E – et ensuite la frontière nationale entre la République de Bulgarie et la Roumanie jusqu'au point d'origine ; • les limites latérales du « secteur DF 2 » sont 43°44'08"N 028°30'04"E – 43°38'55"N 028°25'35"E – 44°08'26"N 027°01'01"E – et ensuite la frontière nationale entre la République de Bulgarie et la Roumanie jusqu'au point d'origine 	<u>République de Bulgarie</u>
Chypre	Région d'information de vol Nicosia	<u>République de Chypre</u>
Croatie	Région d'information de vol Zagreb Région supérieure d'information de vol Zagreb	<u>République de Croatie</u>
Danemark	Région d'information de vol København	<u>Royaume du Danemark</u>
Espagne continentale	Région supérieure d'information de vol Madrid Région d'information de vol Madrid Région supérieure d'information de vol Barcelona Région d'information de vol Barcelona	<u>Royaume d'Espagne</u>
Estonie	Région d'information de vol Tallinn	<u>République d'Estonie</u>
Finlande	Région supérieure d'information de vol Finlande Région d'information de vol Finlande	<u>République de Finlande</u>

<u>Dénomination de la zone tarifaire</u>	<u>Description de l'espace aérien</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
France	Région supérieure d'information de vol France Région d'information de vol Paris Région d'information de vol Brest Région d'information de vol Bordeaux Région d'information de vol Marseille Région d'information de vol Reims	<u>République française</u>
Géorgie	Région d'information de vol Tbilisi	<u>Géorgie</u>
Grèce	Région supérieure d'information de vol Hellas Région d'information de vol Athinai	<u>République hellénique</u>
Hongrie	Région d'information de vol Budapest	<u>République de Hongrie</u>
Îles Canaries	Région supérieure d'information de vol Islas Canarias Région d'information de vol Islas Canarias	<u>Royaume d'Espagne</u>
Irlande	Région supérieure d'information de vol Shannon Région d'information de vol Shannon Région de transition océanique de Shannon délimitée par les coordonnées ci-après : 51° Nord 15° Ouest, 51° Nord 8° Ouest, 48°30 Nord 8° Ouest, 49° Nord 15° Ouest, 51° Nord 15° Ouest au niveau de vol 55 et au-dessus Région de transition océanique Nord de Shannon délimitée par les coordonnées ci-après : 57° Nord 15° Ouest, 54° Nord 15° Ouest, 57° Nord 10° Ouest, 54°34 Nord 10° Ouest au niveau de vol 55 et au-dessus	<u>Irlande</u>
Italie	Région supérieure d'information de vol Milano Région d'information de vol Milano Région supérieure d'information de vol Roma Région d'information de vol Roma Région supérieure d'information de vol Brindisi Région d'information de vol Brindisi	<u>République italienne</u>
Lettonie	Région d'information de vol Riga	<u>République de Lettonie</u>
Lisbonne	Région supérieure d'information de vol Lisboa Région d'information de vol Lisboa	<u>République portugaise</u>
Lituanie	Région d'information de vol Vilnius	<u>République de Lituanie</u>
Macédoine du Nord	Région d'information de vol Skopje	<u>République de Macédoine du Nord</u>
Malte	Région supérieure d'information de vol Malta Région d'information de vol Malta	<u>République de Malte</u>
Moldavie	Région d'information de vol Chisinau	<u>République de Moldavie</u>
Norvège	Région supérieure d'information de vol Norvège Région d'information de vol Norvège Région d'information de vol océanique Bodø	<u>Royaume de Norvège</u>
Pays-Bas	Région d'information de vol Amsterdam	<u>Royaume des Pays-Bas</u>
Pologne	Région d'information de vol Warszawa	<u>République de Pologne</u>

<u>Dénomination de la zone tarifaire</u>	<u>Description de l'espace aérien</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
République tchèque	Région d'information de vol Praha	<u>République tchèque</u>
Roumanie	Région d'information de vol Bucuresti, à l'exception de l'espace aérien défini par les limites latérales du « secteur DF 1 » et en ajoutant l'espace aérien défini par les limites latérales du « secteur DF 2 » : <ul style="list-style-type: none"> les limites latérales du « secteur DF 1 » sont 43°52'13"N 025°58'33"E – 43°56'47"N 025°44'32"E – 43°58'46"N 025°28'18"E – 43°58'24" N 025°00'09"E – 43°41'53"N 024°41'48"E – et ensuite la frontière nationale entre la République de Bulgarie et la Roumanie jusqu'au point d'origine ; les limites latérales du « secteur DF 2 » sont 43°44'08"N 028°30'04"E – 43°38'55"N 028°25'35"E – 44°08'26"N 027°01'01"E – et ensuite la frontière nationale entre la République de Bulgarie et la Roumanie jusqu'au point d'origine 	<u>Roumanie</u>
Royaume-Uni	Région supérieure d'information de vol Scottish Région d'information de vol Scottish Région supérieure d'information de vol London Région d'information de vol London	<u>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</u>
Santa Maria	Région d'information de vol Santa Maria	<u>République portugaise</u>
Serbie / Monténégro / KFOR	Région supérieure d'information de vol Beograd Région d'information de vol Beograd	<u>République de Serbie / Monténégro</u>
Slovaquie	Région d'information de vol Bratislava	<u>République slovaque</u>
Slovénie	Région d'information de vol Ljubljana	<u>République de Slovénie</u>
Suède	Région supérieure d'information de vol Suède Région d'information de vol Suède	<u>Royaume de Suède</u>
Suisse	Région supérieure d'information de vol Suisse Région d'information de vol Suisse	<u>Confédération suisse</u>
Turquie	Région d'information de vol Ankara Région d'information de vol Istanbul	<u>République de Turquie</u>
Ukraine	Région supérieure d'information de vol Kyiv Région d'information de vol Kyiv Région d'information de vol Simferopol Région d'information de vol Odesa Région d'information de vol Dnipro Région d'information de vol Lviv à l'exception de l'espace aérien défini par les limites latérales de la zone tarifaire « Ukraine Sud »	<u>Ukraine</u>

<u>Dénomination de la zone tarifaire</u>	<u>Description de l'espace aérien</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Ukraine Sud	452723N 0313037E, 442609N 0323933E, 434206N 0332812E, 431435N 0340943E, 424600N 0344908E, 424650N 0340516E, 424756N 0331052E, 424756N 0315652E, 424800N 0304500E, 431512N 0303824E, 434812N 0303018E, 440511N 0302619E, 441500N 0302400E, 444244N 0301010E, 444845N 0300750E, 445447N 0300448E, 445230N 0302130E, 445848N 0303342E, 451530N 0310642E, 452436N 0312500E, 452723N 0313037E	<u>Ukraine</u>

CONDITIONS DE PAIEMENT

CLAUSE 1

1. Les montants facturés sont payables au siège d'EUROCONTROL à Bruxelles.
2. EUROCONTROL considère toutefois comme libératoires les paiements effectués à ses comptes auprès des établissements bancaires désignés par les organes compétents du système de redevances de route dans les États.
3. Le montant de la redevance est dû à la date de réalisation du vol. Le paiement doit être reçu par EUROCONTROL dans les 30 jours suivant la date de facturation, au plus tard à la date d'exigibilité indiquée sur la facture.

CLAUSE 2

1. Hormis le cas prévu au paragraphe 2 de la présente clause, les montants des redevances sont acquittés en euros.
2. Si le paiement est effectué à l'établissement bancaire désigné situé dans un État contractant, les usagers ressortissants de cet État peuvent s'acquitter en monnaie nationale convertible dudit État des montants des redevances qui leur sont facturés.
3. S'il est fait usage de la faculté visée au paragraphe qui précède, la conversion en monnaie nationale des montants en euros s'effectue au taux de change journalier de la date de valeur et du lieu de paiement pour les transactions commerciales.

CLAUSE 3

Le paiement est réputé reçu par EUROCONTROL à la date de valeur à laquelle les montants dus ont été crédités sur un compte bancaire désigné par EUROCONTROL. La date de valeur est celle à laquelle EUROCONTROL peut utiliser les fonds. Les frais bancaires relatifs au paiement des factures d'EUROCONTROL sont pris en charge par les usagers de l'espace aérien.

CLAUSE 4

1. Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en euros des factures réglées et des notes de crédit déduites. La nécessité d'indiquer les montants en euros des factures vaut également pour les usagers utilisant la possibilité de payer en monnaie nationale.
2. Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné des indications visées au paragraphe 1 de la présente clause pour permettre son affectation à une ou des facture(s) spécifique(s), EUROCONTROL affectera le paiement :
 - aux plus anciennes des factures impayées et ensuite
 - aux intérêts de retard.

CLAUSE 5

1. Toute réclamation relative à une facture doit être adressée à EUROCONTROL par écrit ou par un moyen électronique préalablement agréé par EUROCONTROL. La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à EUROCONTROL, fixée à 60 jours à compter de la date de la facture, est indiquée sur cette dernière.
2. La date de dépôt des réclamations est la date de leur réception par EUROCONTROL.
3. Les réclamations, dont l'objet doit être clairement précisé, doivent être accompagnées des pièces justificatives appropriées.
4. Le dépôt d'une réclamation par un usager n'autorise pas celui-ci à porter le montant contesté en déduction de la facture en cause, à moins qu'EUROCONTROL ne l'y ait autorisé.
5. Si EUROCONTROL et un usager sont débiteur et créancier l'un de l'autre, aucun paiement compensatoire ne peut être effectué sans l'accord préalable d'EUROCONTROL.

CLAUSE 6

1. Toute redevance qui n'a pas été acquittée à la date d'exigibilité est majorée d'un intérêt de retard à un taux décidé par les organes compétents et publié par les États contractants, conformément aux dispositions de l'article 10 des conditions d'application. Cet intérêt, dit de retard, est un intérêt simple, calculé au jour le jour sur le montant restant dû.
2. Cet intérêt est calculé et facturé en euros.

CLAUSE 7

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

Ces mesures peuvent comprendre le déni de services, la rétention d'aéronefs ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.