

ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

EUROCONTROL

- Décisions de la Commission permanente -

DÉCISION N°88

relative à la fourniture, par les prestataires de services de navigation aérienne des États membres, d'informations à caractère économique et d'autres données connexes.

LA COMMISSION PERMANENTE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE :

Vu la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL", amendée par le Protocole signé à Bruxelles le 12 février 1981, ci-après dénommée "la Convention amendée", et notamment ses Articles 2.1, 6.1(a) et 7.1 ;

Vu le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL", ouvert à la signature le 27 juin 1997, et notamment la version coordonnée de la Convention, jointe en annexe audit Protocole, ci-après dénommée "la Convention révisée", et notamment ses Articles 1.1.(c) et 2.1.(i) ;

Considérant que la divulgation d'informations par les organismes ANS des États membres, prestataires de services ATM en route civils, est une composante essentielle du système EUROCONTROL d'examen des performances, dont la finalité est d'assurer la rentabilité des services ANS, d'étayer la fixation d'objectifs, d'appuyer les processus de suivi des performances et de répondre aux besoins des usagers.

Sur proposition du Conseil provisoire et de la Commission d'examen des performances,

PREND LA DÉCISION SUIVANTE :

Article 1

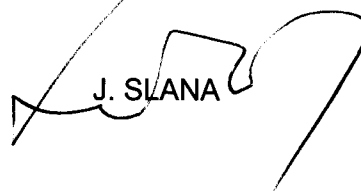
Les États membres imposent aux prestataires ANS de communiquer annuellement des informations à la Commission d'examen des performances d'EUROCONTROL, conformément aux prescriptions de la "Spécification relative à la divulgation d'informations". Les premières données relatives à l'année 2001 doivent être transmises pour le 15 juillet 2002.

Article 2

La "Spécification relative à la divulgation d'informations", jointe en annexe, est approuvée. Ladite spécification peut être modifiée par le Conseil provisoire, qui en avisera alors la Commission permanente.

Fait à Bruxelles, le 9.11.2001

Pour le Président de la Commission,
le Vice-président de la Commission,



J. SLANA

**SPÉCIFICATION RELATIVE À LA DIVULGATION
D'INFORMATIONS**

TABLE DES MATIÈRES

I. Introduction.....	3
Objet.....	3
Contexte.....	3
Élaboration de la Spécification.....	4
II. Champ d’application de la Spécification.....	5
III. A qui s’applique la Spécification ?.....	5
IV. Quand/comment les informations sont-elles fournies ?.....	5
Partie I.....	6
Partie II.....	7
V. Approche de la divulgation d’informations	7
Approche pragmatique de la divulgation d’informations.....	7
“Autres” services	8
Principes applicables aux redevances de route et Principes comptables généralement admis (GAAP).....	9
Informations disponibles auprès d’EUROCONTROL.....	9
Informations complémentaires	9

ANNEXES

Partie I - Informations générales et contextuelles.....	10
Partie II - Informations quantitatives	20
Renseignements complémentaires	32
Glossaires des termes et définitions	53

I. Introduction

Objet

La présente Spécification relative à la divulgation d'informations (ci-après désignée la "Spécification") a été élaborée afin d'aider les Prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) à fournir des informations d'ordre économique à la Commission d'examen des performances (PRC).

Ladite spécification définit les informations contextuelles, historiques et prospectives dont la divulgation est nécessaire pour permettre la mise en œuvre de la décision du Conseil provisoire, qui est décrite ci-après.

Il convient de considérer la divulgation d'informations comme une obligation normale imposée à tout monopole de droit public en contrepartie de l'exercice des droits que lui confère son monopole. L'information est requise pour permettre une concertation efficace entre les usagers et les ANSP, et nécessaire pour que les deux parties aient une perception commune des facteurs de coûts et des performances. La divulgation d'informations présente un avantage direct pour les ANSP et les instances chargées de réguler leurs activités : elle fournit des informations de gestion essentielles, et donne des moyens de comparaison pour repérer les "meilleures pratiques" et les promouvoir. De plus, la divulgation d'informations est une composante essentielle d'un système d'examen des performances, qui assure l'efficacité économique des services ANS et vient à l'appui des processus de définition des objectifs et d'examen des performances.

Les données obtenues conformément à la Spécification seront exploitées par la PRC pour conseiller la Commission d'EUROCONTROL via le Conseil provisoire. Ce processus est conforme au mandat de la PRC, qui lui impose de fournir des conseils "*afin que le Système européen de gestion de la circulation aérienne fonctionne de manière efficace grâce à un dispositif solide, transparent et indépendant d'examen des performances et de définition des objectifs*".

Il est probable que plusieurs cycles de présentation seront nécessaires avant que les données fournies ne soient tout à fait fiables. Au départ, il est possible que toutes les informations ne soient pas complètes. Le Bureau d'examen des performances (PRU) procédera à l'analyse et à la diffusion des informations avec prudence jusqu'à ce que le processus soit bien compris de tous les participants. De plus, le PRU collaborera avec les ANSP et les partenaires d'EUROCONTROL pour analyser les données.

Contexte

Au mois de novembre 1999, à sa sixième session, le Conseil provisoire a approuvé les propositions de la PRC relatives à la divulgation d'informations. En particulier, le Conseil provisoire :

- "*[est convenu] que les États devraient demander aux ANSP de communiquer les informations ci-après aux usagers, aux autres ANSP et à la PRC/au PRU :*

- *une comptabilité séparée de leurs activités de gestion du trafic aérien, tenue conformément aux principes comptables généralement admis (GAAP) et ayant fait l'objet d'un audit indépendant ;*
- *une ventilation limitée des principaux éléments de recettes, de coûts et d'actif entre activités en route et activités d'approche et aéroportuaires, qui aura également fait l'objet d'un audit indépendant ;*
- *des informations sur les facteurs physiques de production utilisés par les ANSP et les résultats/la capacité obtenus ;*
-
- *[est convenu] de veiller à ce que les États demandent aux ANSP de fournir également des plans montrant comment ils comptent répondre à la demande prévue et portant sur le personnel, les investissements et la formation, étayés par des plans appropriés d'affectation des ressources, y compris les redevances prévues ;*
- *[a exhorté] les ANSP qui sont en mesure de le faire à participer à un projet pilote".*

Par conséquent, la PRC a officiellement commencé à s'attacher, début 2000, à la mise en œuvre de la décision du Conseil provisoire.

Tous les ANSP ont été invités à participer à la fois au “Projet pilote” (2000) et à la “Phase de validation” (2001) consécutive.

Élaboration de la Spécification

La Spécification a été élaborée et validée en coopération avec dix-sept ANSP qui ont accepté de participer volontairement :

• AENA, Espagne*	• IAA, Irlande	• NAV EP, Portugal*
• ANS Suède	• ENAV, Italie*	• NATAM, Norvège
• ANS République tchèque*	• DNA, France	• SLV, Danemark*
• Austro control*	• LPS Slovaquie*	• Skyguide, Suisse*
• Belgocontrol*	• LVNL, Pays-Bas	• UKNATS
• DFS, Allemagne*	• MUAC, Maastricht*	

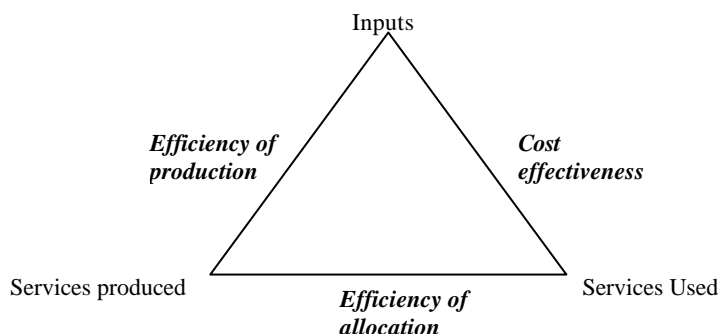
*ANSP participant à la première phase du “Projet pilote”

Au cours de la phase de validation, des spécialistes issus des ANSP susmentionnés, dont des représentants des usagers de l'espace aérien, des instances de réglementation et de la CANSO, ont pris part à plusieurs ateliers et réunions bilatérales afin de définir et approuver la Spécification relative à la divulgation d'informations (Version 2).

Dans la perspective d'une approche progressive, la Spécification est centrée sur les exigences à court terme. Le moment venu, la Spécification pourra être affinée. D'autres versions de la Spécification seront mises au point au gré de l'expérience acquise.

II. Champ d'application de la Spécification

La Spécification vise à fournir les informations nécessaires pour évaluer les performances économiques, et couvre trois composantes : les apports (personnel et capital), les services produits, les services utilisés et les relations qui les régissent.



La relation entre les apports et les services produits correspond à la "productivité". La relation entre le coût des apports et les services utilisés par les usagers de l'espace aérien correspond à l'"efficacité économique". Enfin, la relation entre les services produits et les services utilisés correspond à l'"efficacité de la répartition". La Spécification est conçue de manière à obtenir des informations fiables et comparables à propos de ces relations.

III. A qui s'applique la Spécification ?

La Spécification s'applique aux ANSP dont les coûts ANS sont recouverts (en partie ou en totalité) via le Système de redevances de route d'EUROCONTROL.

La Spécification ne s'applique **pas** aux ANSP militaires car ceux-ci fournissent principalement des services à la circulation opérationnelle militaire (COM), dont la PRC n'a nullement l'intention d'évaluer l'efficacité économique. Dans le cas des ANSP à la fois civils et militaires, les services fournis à la COM (et non recouverts via le Système de redevances de route d'EUROCONTROL) seront distingués des services fournis à la circulation aérienne générale (CAG). En l'occurrence, les services fournis à la COM seront traités comme des "autres services de navigation aérienne" et resteront hors du champ d'évaluation des performances par la PRC (pour plus d'informations, voir page 8, Section "Autres services").

IV. Quand/comment les informations sont-elles fournies ?

Il convient que les ANSP fournissent au PRU d'EUROCONTROL les informations exigées par la Spécification sur une base annuelle, au plus tard le 15 juillet de l'année suivante (par exemple, le 15 juillet 2002 pour les données 2001).

La Spécification s’articule en deux parties, I et II, toutes deux à compléter aux échéances fixées. Les Modèles applicables à la Partie I et les Tableaux de la Partie II sont joints au présent document et disponibles également en version électronique :

- Les Modèles correspondant à la Partie I sont disponibles en Microsoft Word ;
- Les Tableaux de la Partie II sont disponibles en Microsoft Excel.

Il convient que les ANSP utilisent le document Word et le tableur Excel susmentionnés pour compléter les Parties I et II. Tous les champs doivent être remplis, avec la mention S/O (sans objet) ou des commentaires, selon le cas. En l’absence de données financières (par exemple, pas de coûts), la mention « néant » doit être inscrite.

Des notes explicatives complémentaires indiquant la manière de compléter les Parties I et II, ainsi qu’un Glossaire des termes & définitions, peuvent être consultés dans le document joint intitulé “Renseignements complémentaires au sujet de la divulgation d’informations”.

Les ANSP devraient en permanence veiller à la transparence des informations et œuvrer dans un esprit d'ouverture. Ils devraient fournir toute explication supplémentaire de nature à éclairer les renseignements donnés, et motiver les orientations prises lorsque plusieurs approches sont possibles. Cette démarche permettra ainsi à la PRC / au PRU d’interpréter et de comparer en toute équité les données divulguées. Ces informations devraient faire l’objet de commentaires joints aux tableaux, et une “zone de texte” est prévue dans les modèles à cet effet.

Partie I

Les informations à divulguer dans la Partie I sont des **informations générales et contextuelles** sur l'organisation, sa structure de gestion, ses responsabilités et certaines caractéristiques marquantes de son fonctionnement. La Partie I permettra à la PRC/au PRU et à d’autres partenaires de mieux comprendre chacune des organisations, aux fins d'évaluation correcte et de comparaison ultérieure des performances. Les informations générales et contextuelles sur les ANSP font l'objet de six modèles :

- Modèle 1 : Gamme de services offerts
- Modèle 2 : Structure de gestion & cadre réglementaire
- Modèle 3 : Comptabilité, audit et fiscalité
- Modèle 4 : Imputation des coûts et des actifs
- Modèle 5 : Modalités de formation et de recrutement
- Modèle 6 : Autres facteurs importants

Aucun ANSP n'étant identique à l'autre, il est nécessaire, pour comparer les performances apparentes des prestataires de services et comprendre pourquoi elles diffèrent de l'un à l'autre, de prendre la mesure d'un certain nombre d'aspects qualitatifs du contexte dans lequel fonctionne un ANSP donné. Il convient notamment de comprendre la nature des facteurs qui échappent au contrôle de l'ANSP ("facteurs incontrôlables") et qui ont une incidence sur ses performances apparentes.

Ces informations qualitatives devraient être complétées par des documents/publications officiels tels que rapports annuels et plans stratégiques ou prospectifs. La PRC compte recevoir régulièrement copie de tels documents (ou de tout autre document en rapport direct avec les performances des ANSP).

Partie II

Les informations à divulguer dans la Partie II sont des **informations quantitatives**. La Partie II comprend deux catégories d'informations quantitatives : des données d'ordre financier relatives aux coûts, aux recettes et aux actifs d'un ANSP, et des données d'ordre opérationnel sur les entrées et les sorties relatives aux services tant de route que terminaux. La Partie II comprend les six tableaux suivants :

- Tableau A : Recettes et coûts
- Tableau B : Bilan
- Tableau C : Données de personnel de haut niveau
- Tableau D : Données opérationnelles de haut niveau
- Tableau E : Données CCR
- Tableau F : Informations prospectives

La partie II relative aux informations financières a été alignée sur les principes applicables aux redevances de route d'EUROCONTROL. Un nombre limité d'informations d'ordre opérationnel au niveau de l'organisme opérationnel CCR est également demandé. Enfin, la partie II est faite pour la divulgation d'informations prospectives essentielles, à la fois financières et opérationnelles.

V. Approche de la divulgation d'informations

Approche pragmatique de la divulgation d'informations

Les recettes des services ANS étant obtenues séparément pour les différentes phases d'un vol, les ANS fournis sont généralement ventilés comme suit :

- **services de navigation aérienne de route**, tels que définis par l'OACI ("Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'installations et services de navigation aérienne de route", Document OACI 9082/5, et "Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne", Document OACI 9161 - AR/724, 3e édition, 1997) ;
- **services terminaux** (services de navigation fournis aux vols à l'arrivée ou au départ, à l'approche des aéroports d'un État et qui ne sont pas inclus dans les services de route).

Pour les besoins de la divulgation d'informations, la présente Spécification conservera les définitions ci-dessus adoptées par les ANSP aux fins de facturation.

La démarcation entre les différentes catégories d'ANS, en particulier entre services de route et services terminaux, n'est pas nette ; selon les méthodes d'exploitation et de facturation qu'ils adoptent, les ANSP peuvent appliquer, par obligation ou par choix, une délimitation différente. Il conviendrait dès lors que les ANSP précisent quelle définition des différentes catégories de services ils souhaitent utiliser dans les informations divulguées, et les raisons de leur choix.

“Autres” services

Généralement, les ANSP fournissent également d'autres services qui ne sont facturés ni au titre des redevances de route ni à celui des redevances pour services terminaux. La PRC souhaiterait obtenir des informations sur ces “autres” services de navigation aérienne, afin que les partenaires aient toujours confiance dans l'intégrité des chiffres. Ces informations seront recueillies sous la rubrique “Autres”, de sorte que les données financières figureront dans trois colonnes distinctes : ANS de route, ANS terminaux et “Autres”.

L'interprétation de la colonne “Autres”, qui peut varier selon la nature des activités menées par les ANSP en marge des ANS, appelle un complément d'explications.

Le Conseil provisoire a souscrit à la recommandation de la PRC, selon laquelle les ANSP devraient tenir *“une comptabilité séparée de leurs activités de gestion du trafic aérien (lesquelles sont interprétées ici comme englobant toutes les activités en rapport avec la fourniture d'ANS dans le cadre d'un monopole), tenue conformément aux principes comptables généralement admis (GAAP) et ayant fait l'objet d'un audit indépendant”*. Il est recommandé que tous les ANSP tiennent une comptabilité séparée.

Si l'on s'en tient à une interprétation stricte des termes de la résolution, les informations divulguées dans la colonne “Autres” devraient se limiter aux ANS fournis dans le cadre d'un monopole (de sorte qu'il convient d'en exclure, par exemple, les services de formation au profit d'organisations externes, la propriété et la gestion des aéroports, la certification et la délivrance de licences, ainsi que la vente d'informations et de services à des parties autres que les usagers de l'espace aérien). La PRC reconnaît cependant que, pour la majorité des ANSP, la part de l'activité menée en dehors de l'exercice du monopole sur les ANS est marginale et que la somme de travail requise pour tenir une comptabilité distincte et dûment vérifiée des prestations ANS, alors que les autres domaines ne représentent qu'une proportion mineure de l'activité globale, peut s'avérer disproportionnée par rapport aux avantages à en escompter.

La PRC est favorable à une approche pragmatique et propose d'utiliser la colonne “Autres” dans les tableaux pour toute activité autre que celles qui donnent lieu à perception de redevances de route ou de redevances pour services terminaux. Lorsque ces activités représentent une part importante des coûts totaux de l'organisation, les ANSP devraient décrire de façon exhaustive la nature de ces activités. À terme cependant, si la part des activités non-ANS est importante, les ANSP devraient être prêts à tenir une comptabilité séparée.

Les activités qui relèvent du monopole exercé sur les ANS, mais qui ne tombent **pas** dans le champ d'application de la divulgation d'informations (comme les ANS fournis par les NATS du R-U en région océanique), peuvent être considérées comme “Autres” ANS ou être exclues de la présentation des comptes vérifiés.

Enfin, dans le cas des ANSP à la fois civils et militaires, les chiffres relatifs aux services fournis à la COM seront généralement considérés, pour les besoins de la PRC, comme des “autres” ANS, et seront exclus de l'examen des performances effectué par la PRC.

Principes applicables aux redevances de route et Principes comptables généralement admis (GAAP)

Les redevances de route sont présentées conformément aux principes qui leur sont applicables. Les ANSP suivent ces principes pour déterminer les coûts recouvrables de leurs services de navigation de route. De même, les comptes statutaires de la majorité des ANSP sont établis selon les Principes comptables généralement admis¹ (GAAP) **nationaux**. Il peut exister des différences entre les deux séries de principes.

Aux fins de maintenir la confiance des partenaires dans l'intégrité des chiffres, il importe que les chiffres fournis puissent être rapprochés des comptes statutaires vérifiés². Il est par conséquent souhaitable que la colonne "total ANS" dans la Spécification relative à la divulgation d'informations puisse être facilement rapprochée des comptes statutaires. Lorsque des différences importantes sont imputables à des différences dans les principes, les ANSP sont censés expliquer ces différences de pratiques comptables et fournir des chiffres rapprochés (voir page 9, Section "Informations complémentaires").

Informations disponibles auprès d'EUROCONTROL

Dans certains cas, les données seront disponibles auprès du CFMU et/ou du Service central des redevances de route (SCRR) d'EUROCONTROL. Le cas échéant, la PRC exploitera cette source d'informations pour éviter de surcharger inutilement les ANSP. Cela devrait également garantir la cohérence du processus de transfert des données opérationnelles entre les différents ANSP. Ces derniers devraient valider ces informations.

Informations complémentaires

Dans certains cas, des informations supplémentaires et/ou une description sommaire seront nécessaires pour permettre l'interprétation et la comparaison des données en toute équité. Ces informations devraient faire l'objet de commentaires joints aux tableaux, et une "zone de texte" est prévue à cet effet dans les tableurs Excel. Par exemple, les décisions de comptabilité pour lesquelles plusieurs approches sont possibles pourraient être justifiées dans cette "zone de texte".

¹ A noter que des différences entre GAAP d'un État à l'autre risquent de réduire la comparabilité des performances mesurées. Ces divergences de GAAP peuvent être résolues par une normalisation sous la forme de GAAP reconnus, qui pourraient être naturellement les Normes comptables internationales (IAS). Pour l'heure, la PRC n'exigera pas la normalisation des GAAP en raison des surcoûts qu'elle pourrait entraîner.

² Pour les ANSP qui ne sont pas des sociétés mais des organismes publics, l'audit pourrait être mené par un auditeur d'État, mais indépendant.

Partie I - Informations générales et contextuelles

Les ANSP devraient compléter les Modèles 1 à 6 selon les instructions mentionnées dans le document “Renseignements complémentaires au sujet de la divulgation d’informations”.

MODÈLE 1 : GAMME DE SERVICES OFFERTS

1.1 Services de route

Les données soumises pour les ANS de route incluent-elles les moyens requis pour :

		OUI/ NON
1.	La gestion de l’espace aérien (ASM) ?	
2.	La gestion des courants de trafic aérien (ATFM) ?	
3.	Le contrôle de la circulation aérienne (ATC) ?	
4.	Les services d’information de vol (FIS) ?	
5.	La collecte des données météorologiques ?	
6.	Le briefing de météorologie aéronautique ?	
7.	La surveillance radar ?	
8.	Le contrôle de planification ?	
9.	Les services d’information aéronautique (AIS) ?	
10.	La maintenance des équipements ANS ?	
11.	Les aides à la navigation ?	
12.	Les aides à l’approche et à l’atterrissage ?	
13.	Les communications air et sol ?	
14.	L’étalonnage des équipements ANS ?	
15.	Les services de télécommunications ?	
16.	Les services de recherches & sauvetage (SAR) ?	
17.	Les services ANS fournis à la COM	

Veuillez inscrire vos commentaires sur les questions 1-17 dans la “zone de texte” ci-dessous :

1.2 Services terminaux

Les données soumises pour les ANS terminaux incluent-elles les moyens requis pour :

		OUI/ NON
18.	Les services consultatifs d’aéroport ?	
19.	Le service de gestion d’aire de trafic ?	
20.	La maintenance des équipements aéroportuaires ?	

21.	Les aides à l'approche et à l'atterrissage ?	
22.	La gestion aéroportuaire ?	
23.	Les services aéroportuaires de sauvetage et de lutte contre les incendies ?	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 18-23 dans la "zone de texte" ci-dessous :

1.3 L'ANSP assure-t-il les tâches réglementaires suivantes :

		OUI/ NON
24.	Élaboration et supervision des réglementations de l'aviation ?	
25.	Certification des services ANS ?	
26.	Suivi de la sécurité et enquêtes sur les incidents ?	
27.	Autres tâches ? Si oui, préciser :	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 24-27 dans la "zone de texte" ci-dessous :

1.4 Autres services ANS

Veillez décrire dans la "zone de texte" ci-dessous les autres services ANS fournis par votre organisation :

1.5 Activités non-ANS

Veillez décrire dans la "zone de texte" ci-dessous les services non-ANS fournis par votre organisation :

1.6 Quel modèle caractérise le mieux les relations de l'ANSP avec les autorités militaires en ce qui concerne :

A : Les dispositifs opérationnels de route

		OUI/ NON
28.	Systèmes ATC séparés <u>et</u> organismes ATC séparés ?	
29.	Systèmes ATC intégrés <u>et</u> organismes ATC séparés ?	
30.	Systèmes ATC intégrés <u>et</u> secteurs ATC coimplantés pour la COM et la CAG?	
31.	Secteurs ATC uniques pour les COM et CAG?	

B : Modalités de fourniture des services de route :

		OUI/ NON
32.	Fournissez-vous des services ATC à la COM et à la CAG [prestataire de services ANS civils/militaires totalement intégré]?	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 28-32 dans la "zone de texte" ci-dessous :

1.7 L'ANSP sous-traite-t-il :

		OUI/ NON
33.	Les services météorologiques ?	
34.	La plupart des services d'assistance technique (par ex., les ingénieurs et autres personnels participant à l'exploitation/la maintenance des équipements et des installations) ?	
35.	Autres services ? Si oui, préciser	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 33-35 dans la "zone de texte" ci-dessous :

1.8 Concernant la zone de l'espace aérien contrôlé (en route) :

		OUI/ NON
36.	L'ANSP a-t-il délégué l'espace aérien au sein duquel il assure des services ANS ?	

37.	Des dispositions financières sont-elles associées à cette délégation de services ?	
38.	Une délégation de services existe-t-elle dans une région de l'espace aérien relevant de l'ANSP/de l'État ?	
39.	Des dispositions financières sont-elles associées à cette délégation de services ?	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 36-39 dans la "zone de texte" ci-dessous :

MODÈLE 2 : STRUCTURE DE GESTION & CADRE RÉGLEMENTAIRE

2.1 Parmi les options suivantes, quelles sont celles qui caractérisent le mieux le statut actuel de l'ANSP ?

		OUI/ NON
1.	Service public assujetti à des règles publiques de comptabilité et de trésorerie, et employant du personnel appartenant à la fonction publique ? [agence de l'État]	
2.	Service public comme en (1), mais doté d'un budget autonome ? [agence de l'État avec budget autonome]	
3.	Entreprise à statut particulier, non régie par le droit commercial normal, mais par une loi de fondation spécifique (et totalement détenue par l'État) [propriété de l'État exploitée par un contractant]	
4.	Société/entreprise autonome du secteur public, séparée de la branche exécutive du gouvernement (mais entièrement détenue par l'État) ? [société nationale]	
5.	Entreprise du secteur privé détenue par des intérêts privés, soit en totalité, soit avec une participation minoritaire de l'État [Société privée]	
6.	Autre, préciser	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 1-6 dans la "zone de texte" ci-dessous :

2.2 La plupart des ANSP sociétés sont généralement dirigés par un Conseil exécutif et une certaine forme de Conseil de surveillance. Parmi les options suivantes, quelles sont celles qui caractérisent le mieux le mode d'administration actuel de votre organisation ?

		OUI/ NON
7.	Le Conseil exécutif ³ de l'ANSP est-il chapeauté par un Conseil de surveillance ⁴ ?	
8.	Le Président du Conseil de surveillance est-il aussi le Président du Conseil exécutif (CEO) de l'ANSP ?	
9.	L'État est-il représenté au sein du Conseil de surveillance ?	
10.	Si l'État est représenté au sein du Conseil de surveillance, possède-t-il un droit de veto ?	
11.	Le personnel est-il représenté au sein du Conseil de surveillance ?	
12.	Les usagers de l'espace aérien civil sont-ils représentés au sein du Conseil de surveillance ?	
13.	Les autorités militaires sont-elles représentées au sein du Conseil de surveillance ?	
14.	Existe-t-il un organe/une institution <u>autre</u> (que le Conseil de surveillance) doté d'une fonction de surveillance au sein de l'État (par ex., Cour des Comptes)?	
15.	Existe-t-il un organe/une institution <u>supplémentaire</u> qui assure un rôle consultatif auprès du Conseil de surveillance et/ou du Conseil exécutif (par ex., Conseil consultatif) ?	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 7-15 dans la "zone de texte" ci-dessous :

2.3 Pour chacune des questions suivantes, veuillez expliquer qui est responsable de l'approbation finale des différents éléments ci-après.

Les réponses devraient inclure :

- a) le Gouvernement [GOV] (Ministère des Transports, Ministère des Finances, Ministère de la Défense, Administrations de l'aviation civile, etc.) ;
- b) le Conseil de surveillance [SB] indépendant du contrôle direct du gouvernement ;
- c) le Conseil exécutif [EB] indépendant du contrôle direct du gouvernement ;
- d) un autre "Conseil" indépendant du contrôle direct du gouvernement (veuillez en préciser le nom) ;
- e) une instance réglementaire indépendante (veuillez en préciser le nom).

³ Également désigné Conseil d'administration.

⁴ Également désigné Directoire.

	Qui approuve, fixe (ou en est responsable) :	Préciser le nom ou GOV, SB, EB
16.	Le budget ?	
17.	Le plan d'investissement/stratégique ?	
18.	Les emprunts et la politique financière ?	
19.	Les ressources humaines (dont la politique de recrutement et de rémunération) ?	
20.	Les comptes statutaires ?	
21.	Les redevances de route ?	
22.	Les redevances pour services terminaux ?	
23.	La réglementation de la sécurité ?	
24.	La réglementation de l'espace aérien ?	
25.	La réglementation économique ?	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 16-25 dans la "zone de texte" ci-dessous :

2.4 Publication/divulgence d'informations auprès des partenaires.

		OUI/ NON
26.	L'ANSP publie-t-il un rapport annuel ?	
27.	Contient-il des informations financières ?	
28.	L'ANSP produit-il un plan stratégique/prospectif ?	
29.	Si oui, couvre-t-il une période d'au moins 3 ans ?	
30.	Le plan stratégique/prospectif est-il actualisé régulièrement (chaque année) ?	
31.	Le plan stratégique/prospectif est-il un document public ?	
32.	L'ANSP consulte-t-il les usagers de l'espace aérien pour élaborer son plan stratégique ?	
33.	Le plan stratégique spécifie-t-il explicitement des objectifs de performance (notamment en termes de qualité de service, coûts, etc.) ?	
34.	L'ANSP réalise-t-il régulièrement des sondages auprès des usagers ?	
35.	Autres publications ? Si oui, préciser.	

Veillez inscrire vos commentaires sur les questions 26-35 dans la "zone de texte" ci-dessous :

- 2.5 Quel statut juridique s'applique spécifiquement à l'ANSP, et à quels domaines de ses services et activités s'applique-il ?
- 2.6 Des contraintes majeures s'exercent-elles sur les opérations ou sur la conduite des affaires ?
- 2.7 Quels sont les objectifs de la politique de l'État que l'ANSP est contraint de poursuivre ou qu'il choisit de poursuivre ?
- 2.8 Quels sont les critères commerciaux et les objectifs de performance auxquels l'ANSP est contraint de répondre ou auxquels il choisit de répondre ?
- 2.9 Quels sont les objectifs non commerciaux que l'ANSP est contraint de poursuivre ou qu'il choisit de poursuivre ?

MODÈLE 3 : COMPTABILITÉ, AUDIT ET FISCALITÉ

- 3.1 Veuillez décrire l'audit auquel l'ANSP doit actuellement se soumettre [Le cas échéant, joindre une copie des comptes vérifiés les plus récents].

		OUI/ NON
1.	L'ANSP tient-il ses propres comptes statutaires ?	
2.	L'ANSP est-il tenu de soumettre ses comptes à un audit ?	
3.	Les comptes statutaires sont-ils audités conformément aux GAAP locaux ?	

Veuillez inscrire vos commentaires sur les questions 1-3 dans la "zone de texte" ci-dessous :

- 3.2 En novembre 1999, le Conseil provisoire a décidé que tous les ANSP devraient être tenus de préparer des comptes audités, distinguant les activités "ATM" des autres activités. Il a également exigé que certains des éléments des comptes soient ventilés entre services de route et autres services.

		OUI/ NON
4.	Les comptes de l'ANSP distinguent-ils les activités "ATM" des autres activités ?	
5.	Les comptes de l'ANSP font-ils une distinction, pour certains éléments, entre services de route et autres ANS ?	
6.	L'ANSP envisage-t-il de modifier ses conventions ou systèmes de comptabilité dans les trois prochaines années ?	

Veuillez inscrire vos commentaires sur les questions 4-6 dans la "zone de texte" ci-dessous :

3.3 Veuillez décrire les informations que l'ANSP est actuellement tenu de fournir à l'autorité réglementaire nationale. [Joindre, par exemple, les informations réglementaires le plus récemment présentées].

3.4 Régime fiscal auquel l'ANSP est assujéti.

		OUI/ NON
7.	L'ANSP verse-t-il à l'Etat un impôt sur les sociétés pour ses recettes d'exploitation ?	
8.	Le régime fiscal appliqué est-il identique au régime applicable aux "organisations à but lucratif" ?	
9.	L'ANSP paye-t-il un impôt sur l'excédent de recouvrement du système de redevances de route ?	

Veuillez inscrire vos commentaires sur les questions 7-9 dans la "zone de texte" ci-dessous :

MODÈLE 4 : IMPUTATION DES COÛTS ET DES ACTIFS

4.1 Les ANSP devraient préciser la définition des services qui sous-tend la répartition des coûts et des actifs entre services de route et services terminaux.

4.2 Les ANSP devraient indiquer les techniques pratiques d'imputation des coûts et des actifs communs entre ces services.

MODÈLE 5 : MODALITÉS DE FORMATION ET DE RECRUTEMENT

5.1 Les ANSP devraient décrire les modalités de formation des ATCO sur leur territoire.

		OUI/ NON
1.	Les ATCO sont-ils formés à la fois au contrôle en route et au contrôle d'approche ?	
2.	Les ATCO sont-ils formés à la fois au contrôle d'approche et au contrôle d'aérodrome ?	
3.	Le même groupe d'ATCO traite-t-il les mouvements air et sol sur les aérodromes ?	
4.	L'école de formation fait-elle totalement partie de l'ANSP ?	
5.	L'école de formation est-elle la propriété des autorités militaires ?	
6.	L'école de formation est-elle partagée avec un autre ANSP ?	
7.	L'école de formation est-elle indépendante et sous contrat avec l'ANSP ?	
8.	L'ANSP connaît-il des problèmes de recrutement en raison de conditions ou réglementations nationales particulières ?	

Veuillez inscrire vos commentaires sur les questions 1-8 dans la "zone de texte" ci-dessous :

5.2 Les ANSP devraient divulguer, dans le tableau ci-dessous, la capacité de l'école de formation, ainsi que la durée de la formation des élèves-contrôleurs ab initio ⁵:

	Formation institutionnelle ⁶		Formation en milieu opérationnel ⁷	
	En route	Terminal	En route	Terminal
Capacité maxi. de formation (nombre maxi. de places disponibles par an)				
Capacité de formation effectivement utilisée (nombre moyen de places réellement utilisées, par an)				
Durée moyenne de la formation, y compris les vacances et les jours fériés (en semaines)				

MODÈLE 6 : AUTRES FACTEURS IMPORTANTS

6.1 Veuillez décrire ici les éventuels autres facteurs susceptibles d'influer sur les performances apparentes de l'ANSP.

⁵

Les élèves-contrôleurs ab initio sont des personnes sélectionnées ne possédant aucune qualification connexe avant leur admission.

⁶

La formation institutionnelle des élèves-contrôleurs ab initio comprend des matières techniques, ainsi que la théorie et la pratique du contrôle de la circulation aérienne. Le cursus comprend une formation pratique sur simulateurs, ainsi qu'une préparation à la formation en cours d'emploi.

⁷

La formation en cours d'emploi est menée dans un centre ATC opérationnel sous la supervision d'instructeurs qualifiés.

Partie II - Informations quantitatives

ANNÉE
Nom de l'ANSP:

Devise utilisée _____
Taux de change (1 EUR=): _____

TABLEAU A: RECETTES & COÛTS

	RECETTES	En route	Terminaux	Autre	Total ANS
A1	Recettes du système de redevances de route				0
A2	Autres recettes perçues auprès des usagers de l'espace aérien civil				0
A3	Recettes perçues auprès des exploitants aéroportuaires				0
A4	Recettes perçues auprès d'autres États pour délégation d'ANS				0
A5	Recettes perçues auprès des autorités militaires				0
A6	Recettes perçues auprès du gouvernement fédéral				0
A7	Autres recettes				0
A8	Recettes exceptionnelles				0
A9	TOTAL RECETTES	0	0	0	0

Commentaires - Lignes A1-A9

	MECANISME CORRECTEUR	En route	Terminaux	Autre	Total ANS
A10	Solde du ou des exercices précédents sur l'exercice en cours				0
A11	Excédent (déficit) de recouvrement pour l'exercice en cours				0
A12	Solde de l'exercice en cours à reporter	0	0	0	0

Commentaires - Lignes A10-A12

Commentaires - lignes A13-A25

Commentaires - lignes A26-A31

COÛTS		En route	Terminaux	Autre	Total ANS
A13	Coûts de personnel				0
A14	Coûts d'exploitation directs (services externalisés, installations et maintenance, matériels et fournitures, autres)				0
A15	Coûts exceptionnels				0
A16	TOTAL "Coûts institutionnels ou transferts"	0	0	0	0
A17	Païement des services MET externalisés (le cas échéant)				0
A18	Païement à l'Etat de prestations de services (par ex. autorité réglementaire nationale)				0
A19	Coûts EUROCONTROL				0
A20	TOTAL "Païements pour délégation d'ANS"	0	0	0	0
A21	à d'autres ANSP / États				0
A22	pour les coûts de Maastricht/CEATS				0
A23	Amortissement				0
A24	Coût du capital (avant financement et impôt sur les sociétés)				0
A25	TOTAL COÛTS	0	0	0	0

RÉPARTITION DES COÛTS MET		En route	Terminaux	Autre	Total ANS
A26	Coûts de personnel				0
A27	Coûts d'exploitation directs (services externalisés, installations et maintenance, matériels et fournitures, autres)				0
A28	Coûts exceptionnels				0
A29	Amortissement				0
A30	Coût du capital (avant financement et impôt sur les sociétés)				0
A31	TOTAL COÛTS MET	0	0	0	0

TABLEAU B : BILAN

		En route	Terminaux	Autre	Total ANS
B1	TOTAL VCN IMMOBILISATIONS EN EXPLOITATION	0	0	0	0
B2	Terrains & Bâtiments				0
B3	Systèmes & Équipements				0
B4	TOTAL VCN IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION	0	0	0	0
B5	Terrains & Bâtiments				0
B6	Systèmes & Équipements				0
B7	FONDS DE ROULEMENT				0
B8	Provisions nettes pour déficit de recouvrement (excédent de recouvrement)				0
B9	TOTAL CAPITAL EMPLOYÉ	0	0	0	0
B10	AUTRES ACTIFS (dont actifs financiers à long terme)				

Commentaires - lignes B1-B10

		En route	Terminaux	Autre	Total ANS
B11	CAPITAL & RÉSERVES				
B12	TOTAL DETTES A LONG TERME				0
B13	Emprunts				
B14	Provisions pour dettes et charges				
B15	Autres				

Commentaires - lignes B11-B15

TABLEAU C: DONNÉES DE PERSONNEL DE HAUT NIVEAU

	En route	Terminaux	Autre	Total ANS
C1	Effectif total salarié (FTE)			0
C2	Nombre total d'employés externes sous contrat (FTE)			0
C3	Effectif total (FTE = équivalent tps plein)	0	0	0

Commentaires - Lignes C1-C3

	Répartition des effectifs par catégorie	En route	Terminaux	Autre	Total ANS
C4	ATCO en OPS				0
C5	ATCO hors OPS				0
C6	Elèves-contrôleurs Ab-initio				0
C7	Stagiaires en formation en cours d'emploi				0
C8	Assistants ATC				0
C9	Personnel d'appui technique(électroniciens, ingénieurs, R&D)				0
C10	Personnel administratif				0
C11	Autres				0
C12	Effectif total (FTE = Equivalent tps plein)	0	0	0	0

Commentaires - Lignes C4-C12

	COÛTS DE PERSONNEL PAR CATEGORIE	En route	Terminaux	Autre	Total ANS
C13	Coûts de personnel "ATCO en OPS"				0

Commentaires - Lignes C13-C13

	TOTAL COÛTS DE PERSONNEL PAR TYPE	En route	Terminaux	Autre	Total ANS
C14	Salaires et rémunérations brutes				
C15	Cotisations au régime national de sécurité sociale				
C16	Cotisations de retraite et autres avantages				
C17	Autres				
C18	Total coûts de personnel				0

Commentaires - Lignes C14-C18

TABLEAU D: DONNÉES OPÉRATIONNELLES DE HAUT NIVEAU

DONNÉES AU NIVEAU DE L'ÉTAT		ANS continentaux
D1	Superficie de la zone de redevances, en km ²	
D2	Nombre total de vols dans la zone de redevances	1)
D3	% Survols	2)
D4	% Vols intérieurs	
D5	% Vols internationaux à l'arrivée/au départ	
D6	Distance totale parcourue (km) dans la zone de redevances	
D7	Distance moyenne parcourue (km)	#DIV/0!

Commentaires - lignes D1-D7

1) Disponible auprès du SCRR.
2) Lignes D3 à D5 disponibles à partir des Tableaux d'information des États (CE/R/01/63/2784/FIN). Ces données devraient être prochainement disponibles auprès du SCRR.

PORTÉE GÉOGRAPHIQUE DES SERVICES		ANS continentaux	ANS océaniques
D8	Dimension de l'espace aérien contrôlé, en km ²		
D9	Nombre d'organismes opérationnels CCR		
D10	Nombre d'organismes opérationnels APP		
D11	Nombre d'organismes opérationnels TWR		
D12	Nombre d'AFIS		

Commentaires - lignes D8-D12

PRODUCTION DE L'ANSP (CAG)		ANS continentaux
D13	Nombre total de vols IFR contrôlés par l'ANSP	

Commentaire - ligne D13

Informations disponibles auprès du CFMU

PRODUCTION - ZONE TERMINALE (CAG)		Terminaux
D14	Nb de mouvements IFR aéroportuaires contrôlés par l'ANSP	1)
D15	Nb de mouvements VFR aéroportuaires contrôlés par l'ANSP	
D16	Nb total de mouvements aéroportuaires contrôlés par l'ANSP	0

Commentaires - lignes D14-D16

1) Informations disponibles auprès du CFMU

		Contrôle régional	Contrôle d'approche	APP + TWR
D17	Nb d'ATCO en OPS (FTE)			
D18	Nb total d'heures de service des "ATCO en OPS"			

NB D'HEURES DE TRAVAIL ANNUELLES PAR "ATCO EN OPS"		CCR		APP + TWR
		Contrôle régional	Contrôle d'approche	
D19	Nb d'heures de travail contractuelles par "ATCO en OPS"			
D20	Nb moyen d'heures de travail hors service			
D21	Nb moyen d'heures supplémentaires par "ATCO en OPS"			
D22	Nb moyen d'heures de service des "ATCO en OPS" (par an)	0	0	0

DONNÉES CCR (Total)		CCR
D23	Nb total de mouvements CCR	
D24	Nb total de km IFR contrôlés par l'ANSP	
D25	Nb total d'heures de vol contrôlés par l'ANSP	
D26	Durée moyenne de transit CCR (en minutes)	#DIV/0!

		CCR	
		Contrôle régional	Contrôle d'approche
D27	Nb de secteurs		
D28	Nb total d'heures par secteur		

Commentaires - lignes D23-D26

Toutes les informations sont disponibles auprès CFMU

Commentaires - lignes D27-D28

TABLEAU E : DONNÉES CCR

CARACTERISTIQUES CCR

E1	Code du CCR		
E2	Nom du CCR		
E3	Superficie de la zone contrôlée (km ²)		1)
E4	Niveau de vol minimum		
E5	Niveau de vol maximum		
E6	Volume contrôlé (km ² x nombre de FL)		2)

PRODUCTION CCR

E7	Nb de mouvements IFR contrôlés par les CCR		
E8	Nb total d'heures de vol contrôlées		
E9	Durée moyenne de transit (en minutes)		#DIV/0!

E10	Nb total de km IFR contrôlés		3)
E11	Distance moyenne parcourue		
E12	% de montée ou descente		4)

DONNÉES DE CAPACITÉ CCR

		Contrôle régional	Contrôle d'approche
E13	Nb de secteurs		
E14	Nb total d'heures par secteur		

NIVEAUX D'EFFECTIFS CCR

		Contrôle régional	Contrôle d'approche
E15	Nb d'ATCO en OPS (FTE)		
E16	Nb total d'heures de service des "ATCO en OPS" (par an)		

Commentaires - lignes E1-E6

1) La superficie de la zone contrôlée peut varier selon l'altitude. Les informations données ici ont été calculées par le Centre expérimental d'EUROCONTROL (CEE) et correspondent à la superficie maximum.

2) La ligne E6 sera calculée ultérieurement.

Commentaires - lignes E7-E9

Les données des lignes E7 et E8 sont disponibles auprès du CFMU.

Commentaires - lignes E10-E12

3) Les données de la ligne E10 seront disponibles ultérieurement auprès du CFMU.

4) Les données de la ligne E12 seront disponibles ultérieurement auprès du CFMU.

Commentaires - lignes E13-E14

Commentaires - lignes E15-E16

CARACTÉRISTIQUES DES EFFECTIFS EN OPS EN CONFIGURATION MAXIMALE

Commentaires - lignes E17-E23

	EFFECTIFS TYPES EN OPS EN CONFIGURATION MAXIMALE	Effectif total en service en OPS	Nombre d'"ATCO en OPS" sur cet effectif	Nombre d'"Assistants ATC" sur cet effectif
E17	Postes de travail sur secteur de contrôle régional			
E18	Postes de travail sur secteur de contrôle d'approche			
E19	Postes ATFM			
E20	Postes de chef de quart			
E21	Postes de travail FIS			
E22	Autres postes (préciser, le cas échéant)			
E23	TOTAL EN OPS	0	0	0

TABLEAU F : INFORMATIONS PROSPECTIVES

INDICATEURS MACRO-ÉCONOMIQUES

		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5
F1	Taux d'inflation						
F2	Taux de change (1 EUR=)						

PRÉVISIONS DE LA DEMANDE DE TRAFIC ET DES COÛTS UNITAIRES POUR L'ANSP

		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5
F3	Estimation de la demande en km (ou mvts) % n/n-1						
F4	Total coûts des services de route / km (ou mvts) % n/n-1						
F5	Total coûts des services terminaux / mvts IFR aéroportuaires % n/n-1						

PRÉVISIONS D'EFFECTIFS POUR LES SERVICES DE ROUTE

		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5
F6	Nb estimé d'"ATCO en OPS" supplémentaires devant commencer à travailler en salle d'OPS						
F7	Nb estimé d'"ATCO en OPS" devant arrêter de travailler en salle d'OPS						
F8	Nb estimé d'"ATCO en OPS" opérationnels à la fin de l'année % n/n-1		0	0	0	0	0

PRÉVISIONS D'EFFECTIFS POUR LES SERVICES TERMINAUX

		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5
F9	Nb estimé d'"ATCO en OPS" supplémentaires devant commencer à travailler en salle d'OPS						
F10	Nb estimé d'"ATCO en OPS" devant arrêter de travailler en salle d'OPS						
F11	Nb estimé d'"ATCO en OPS" opérationnels à la fin de l'année % n/n-1		0	0	0	0	0

PRÉVISIONS DES COÛTS DES SERVICES DE ROUTE

		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5
En route							
F12	Coûts de personnel % n/n-1						
F13	Coûts d'exploitation directs (services externalisés, installations et maintenance, matériels et fournitures, autres) % n/n-1						
F14	Coûts exceptionnels % n/n-1						
F15	Total "Coûts institutionnels ou transferts" :	0	0	0	0	0	0
F16	Paiement des services MET externalisés (le cas échéant) % n/n-1						
F17	Paiement à l'Etat des prestations de services (par ex. autorité réglementaire nationale) % n/n-1						
F18	Coûts EUROCONTROL % n/n-1						
F19	Total paiements pour délégation d'ANS	0	0	0	0	0	0
F20	aux autres ANSP / États % n/n-1						
F21	pour les coûts de Maastricht/CEATS % n/n-1						
F22	Amortissement % n/n-1						
F23	Coût du capital (avant financement et impôt sur les sociétés) % n/n-1						
F24	TOTAL COÛTS % n/n-1	0	0	0	0	0	0

PRÉVISIONS DES DÉPENSES EN CAPITAL POUR LES SERVICES DE ROUTE

		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5
CAPEX pour services de route							
F25	Terrains & Bâtiments % n/n-1						
F26	Systèmes & Équipements % n/n-1						
F27	TOTAL CAPEX % n/n-1	0	0	0	0	0	0

PRÉVISIONS DE CAPACITÉ POUR LES SERVICES DE ROUTE

		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5
En route							
F28	Nb de secteurs % n/n-1						
F29	Nb total d'heures par secteur % n/n-1						

Commentaires sur Tableau F

Renseignements complémentaires

Introduction

Le présent document fournit des renseignements complémentaires pour faciliter la divulgation d'informations à l'intention de la Commission d'examen des performances (PRC). Il complète le document "Spécification relative à la divulgation d'informations Version 2", et devrait être lu concurremment à celui-ci.

Ces Renseignements complémentaires sont conçus comme une aide pratique pour remplir les tableaux/modèles fournis. Ils comprennent également un Glossaire des termes & définitions. Certaines définitions ont été établies pour les besoins de l'évaluation des performances, notamment pour ce qui est des catégories de personnel. Il importe donc de consulter le Glossaire des termes & définitions en même temps que le document "Spécification relative à la divulgation d'informations Version 2".

Les Renseignements complémentaires s'articulent, comme le document principal, en deux parties :

Partie I : Informations générales et contextuelles :

Modèle 1 : Gamme de services offerts

Modèle 2 : Structure de gestion & cadre réglementaire

Modèle 3 : Comptabilité, audit et fiscalité

Modèle 4 : Imputation des coûts et des actifs

Modèle 5 : Modalités de formation et de recrutement

Modèle 6 : Autres facteurs importants

Partie II : Informations quantitatives

Tableau A : Recettes et coûts

Tableau B : Bilan

Tableau C : Données de personnel de haut niveau

Tableau D : Données opérationnelles de haut niveau

Tableau E : Données CCR

Tableau F : Informations prospectives

Modèles pour la Partie I - Informations générales et contextuelles

Chaque modèle contient une série de questions. Les Prestataires de services de la navigation aérienne (ANSP) sont invités à remplir chacun des modèles, de manière à permettre à la PRC/au PRU de mieux cerner leur organisation. Il est probable que la majorité des réponses aux questions posées dans cette section ne changeront pas d'une année sur l'autre. Dans leurs présentations ultérieures à la PRC/au PRU, les ANSP peuvent limiter la divulgation aux points ayant fait l'objet de changements ou de développements notables au sein de leur organisation.

Modèle 1 : GAMME DE SERVICES OFFERTS

Pour pouvoir comparer les données et expliquer les différences entre ANSP, la PRC doit avoir une connaissance approfondie des prestations fournies par chacun d'eux.

Les ANSP devraient fournir des informations textuelles sur l'éventail de leurs prestations. Selon les définitions de l'OACI, les services de navigation (ANS) se subdivisent en quatre volets : ATM/CNS, AIS, MET et SAR. Toujours selon l'OACI, le volet ATM/CNS comprend l'ATS, l'ATFM et l'ASM ("Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne", Document OACI 9161 - AR/724, 3e édition, 1997).

Modèle 2 : STRUCTURE DE GESTION & CADRE RÉGLEMENTAIRE

Une série de tableaux permet à chaque ANSP de décrire la nature et le statut de sa structure de gestion (par exemple, agence de l'État, entreprise publique ; dispositif statutaire propre). Ces tableaux permettront aux ANSP de préciser les modalités statutaires qui régissent leur gestion, notamment les conditions dans lesquelles s'exerce la tutelle de l'État, ainsi que le cadre institutionnel et réglementaire dans lequel s'inscrit leur activité. Ce modèle devrait permettre à la PRC de cerner le statut de l'ANSP.

Les ANSP devraient également fournir des précisions sur les publications qu'ils mettent à la disposition de leurs partenaires (rapports annuels, plans stratégiques, etc.). La PRC/le PRU souhaitent recevoir régulièrement copie de tels documents (ou de tout autre document en rapport direct avec les performances des ANSP).

Modèle 3 : COMPTABILITÉ, AUDIT ET FISCALITÉ

Les ANSP devraient fournir des précisions sur les audits auxquels ils sont actuellement tenus de faire procéder. Il convient également qu'ils fassent savoir comment ils entendent se conformer à la résolution du Conseil provisoire, selon laquelle ils devraient présenter des comptes dûment vérifiés, séparant les activités ATM des autres.

Modèle 4 : IMPUTATION DES COÛTS ET DES ACTIFS

Il est également nécessaire de cerner les délimitations appliquées dans la collecte des informations financières, notamment pour ce qui est des coûts et des actifs. Conformément à la résolution prise par le Conseil provisoire en 1999, les ANSP devraient répartir les coûts et les actifs entre les divers services fournis, aux fins de la présentation des informations relatives aux redevances de route et pour les besoins de la PRC. Pour faire des comparaisons équitables, la PRC/le PRU devront comprendre la méthode d'imputation des coûts.

Si tous les ANSP perçoivent séparément des redevances de route et des redevances pour services terminaux, et répartissent les coûts et les actifs entre services de route et services terminaux, il n'existe pas de définition claire et commune de ces services. La documentation relative aux principes applicables aux redevances de route ("Principes d'établissement de l'assiette des redevances pour services de navigation aérienne de route et principes de calcul des taux unitaires", document EUROCONTROL 9960.01/1, août 1999, et "Éléments indicatifs sur les règles et procédures du système de redevances de route - Manuel FIFU", EUROCONTROL, juillet 1999) énonce les méthodes d'imputation qui peuvent être utilisées, mais ne répond pas à la question préalable de savoir comment les différents services se définissent.

Modèle 5 : MODALITÉS DE FORMATION ET DE RECRUTEMENT

Les ANSP devraient décrire le dispositif mis en place pour la formation des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) sur le territoire national. Lorsque les ANSP exploitent une école de formation, ils devraient préciser sa capacité d'accueil, ainsi que la durée de la formation des élèves-contrôleurs ab initio⁸.

Modèle 6 : AUTRES FACTEURS IMPORTANTS

Les ANSP devraient décrire, dans un texte, tout autre facteur qui pourrait influencer sur leurs performances apparentes .

⁸ Les élèves-contrôleurs ab initio sont des personnes sélectionnées qui ne possèdent aucune qualification connexe avant leur admission.

Renseignements complémentaires à la Partie II - Informations quantitatives

Les tableaux de la Partie II comprennent deux catégories d'informations quantitatives :

- Informations d'ordre financier ;
- Informations d'ordre opérationnel.

Il convient que l'ANSP divulgue des informations financières dans chacune des colonnes, respectivement pour les ANS de route, les ANS terminaux et les "Autres services". Lorsqu'il est excessivement difficile ou inopportun de ventiler les données entre ces trois activités, l'ANSP peut entrer une valeur globale dans la colonne des totaux. Les informations opérationnelles ne devraient être divulguées que pour les ANS de route et terminaux. Les ANSP devraient également divulguer des informations opérationnelles au niveau CCR.

Certaines rangées des tableaux sont liées arithmétiquement aux autres. Dans ce cas, le tableur calculera automatiquement les valeurs et l'ANSP n'a donc pas besoin de les inscrire.

Certaines cellules, grisées, sont sans objet.

Chaque rangée de tableau est numérotée, afin d'en faciliter la corrélation avec les notes explicatives ci-après.

La section ci-dessous donne une explication complète pour chaque élément à indiquer. Dans les autres cas, les notes sont uniquement destinées à permettre aux ANSP d'ajouter des commentaires complémentaires pour un élément important. Pour que les ANSP puissent ajouter des commentaires qualitatifs et/ou quantitatifs, ou des notes au sujet de l'un ou l'autre élément, une "zone de texte" a été créée à cet effet. Il est recommandé d'utiliser ces "zones de texte" pour toute information complémentaire.

Explication des divers éléments de la Partie II - Informations quantitatives

Tableau A : RECETTES ET COÛTS

Les ANSP devraient spécifier la devise et le taux de change adoptés et préciser si les données financières sont exprimées en dizaines, centaines ou milliers.

Le Tableau A est conçu de manière à ce que tout ANSP respectant les Principes applicables aux redevances de route (Principes d'établissement de l'assiette des redevances pour services de navigation aérienne de route et principes de calcul des taux unitaires, document EUROCONTROL 9960.01/1, août 1999) puisse le compléter.

Les recettes et les coûts devraient être présentés dans le Tableau A selon les principes établis par le Comité élargi pour les redevances de route. Les informations devraient distinguer entre les coûts de la fourniture des ANS de route, des ANS terminaux et des "Autres ANS", conformément aux définitions/délimitations des différentes classes de services que les ANSP souhaitent utiliser pour divulguer leurs informations (voir Modèle 4, Partie I, ci-dessus).

La présentation des volets "services terminaux" et "autres ANS" devrait être cohérente avec celle des services de route. En d'autres termes, les principes régissant les redevances de route devraient également s'appliquer aux services terminaux et aux autres ANS pour ce qui est des aspects qui pourraient donner lieu à des divergences, comme par exemple la capitalisation des intérêts pendant la phase de construction.

On trouvera ci-dessous des précisions sur les éléments à inscrire dans le Tableau A.

RECETTES

A.1 Recettes du Système de redevances de route

Tous les États membres d'EUROCONTROL perçoivent des recettes via le Système de redevances de route d'EUROCONTROL géré par le SCRR. Dans certains États, un système similaire de recouvrement des coûts, géré par le SCRR, permet également de percevoir des redevances pour services terminaux.

Les recettes à divulguer en A1 correspondent au montant facturé durant l'année, sans correction pour déficit/excédent de recouvrement. [Les ANSP devraient adopter une méthodologie similaire pour les autres sources de recettes ci-après, le cas échéant.]

Lorsque les redevances pour services terminaux sont également gérées par le SCRR, elles devraient être inscrites en A1, dans la colonne “terminaux”.

Voir aussi lignes A10-A12 pour le mécanisme de correction et la ligne B8 du Bilan (Tableau B) pour le traitement des déficits et excédents de recouvrement.

A.2 Autres recettes perçues auprès des usagers civils de l'espace aérien

Cette rangée devrait préciser les recettes obtenues auprès des usagers **civils** de l'espace aérien autres que celles perçues via le Système de redevances de route.

L'élément en route de la rubrique “Autres recettes perçues auprès des usagers civils de l'espace aérien” sera généralement égal à zéro, sauf pour les États qui ne participent pas au Système de redevances de route. Cependant, dans certains États, certaines recettes de route sont collectées directement (par exemple, pour les vols VFR); elles devraient alors figurer à cet endroit. S'il s'agit d'un élément important, les ANSP devraient en expliquer la nature dans la “zone de texte” correspondante.

A.3 Recettes perçues auprès des exploitants d'aéroport

A certains aéroports, il arrive que les ANS terminaux soient sous-traités à un ANSP par l'exploitant de l'aéroport. Celui-ci versera à l'ANSP une somme convenue (contractuelle) et pourra recouvrer ces charges auprès des usagers. Le montant ainsi versé devra être mentionné en A3.

A.4 Recettes perçues auprès d'autres États pour délégation d'ANS

Dans certains cas, les ANSP perçoivent directement des recettes au titre de services ATC fournis dans un espace aérien délégué par un autre État. Le montant de ces recettes doit être mentionné en A4. Dans le cas du Centre de contrôle de Maastricht, les recettes perçues auprès de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et de l'Allemagne devraient figurer dans cette rangée.

Il arrive par ailleurs que des ANSP fournissent à d'autres États des prestations liées notamment aux équipements d'infrastructure, à la formation, à l'information, etc. Les ANSP devraient mentionner leurs recettes au titre de tels services en A4, dans la colonne “Autres”. S'il s'agit d'un élément important, les ANSP devraient en expliquer la nature dans la “zone de texte” correspondante.

A.5 Recettes perçues auprès des autorités militaires

Les ANSP devraient mentionner ici les recettes perçues auprès des militaires, à l'exception des recettes obtenues via le Système de redevances de route (les vols militaires CAG facturés via le Système de redevances de route apparaîtront en A1). Les recettes provenant de services fournis à la COM devraient figurer dans la colonne “Autres”; les ANSP sont censés indiquer les coûts et le personnel liés à la COM d'une manière cohérente.

A.6 Recettes perçues auprès du gouvernement national

Cette rangée devrait contenir les recettes perçues auprès du gouvernement national, que ce soit ou non au titre de services rendus. Il conviendrait d'y mentionner les recettes au titre de vols exonérés tels que les vols VFR, les taxes sur les titres de transport aérien et toutes les autres recettes provenant du gouvernement, ainsi que toute subvention explicite ou implicite du gouvernement national. Par exemple, les ANSP qui versent directement leur contribution EUROCONTROL devraient traiter toute différence entre cette contribution et les coûts EUROCONTROL comme une recette de route implicite, en A6 (cf. analyse ci-dessous pour la ligne A19). Les ANSP devraient préciser la ventilation de ces recettes dans la “zone de texte” correspondante.

A.7 Autres recettes

Cette rubrique devrait mentionner toutes les autres recettes au titre de services de route, terminaux et “Autres”. Il est probable que cet élément n'est pas important pour les ANS, mais il pourrait l'être dans le cas des “Autres” services. Le chiffre devrait alors être explicité et faire l'objet d'une ventilation dans la “zone de texte” correspondante. A noter que sous "Autres recettes" peuvent figurer des produits financiers tels que des revenus de placement.

A.8 Recettes exceptionnelles

Cette ligne devrait préciser les éléments censés ne pas se répéter d'une année sur l'autre. Il pourrait s'agir par exemple des produits issus d'une cession d'actifs. S'il s'agit d'un élément important, son montant devrait être explicité et faire l'objet d'une ventilation dans la “zone de texte” correspondante.

A.9 Total des recettes

A.10 Solde du ou des exercices précédents, reporté sur l'exercice en cours

Le mécanisme de recouvrement intégral des coûts engendrera inévitablement des cas d'excédent ou de déficit de recouvrement, en raison de l'imprécision des prévisions passées et/ou actuelles de la demande et/ou des coûts. Par exemple, le Système de redevances de route permet de corriger les recettes autorisées pour l'exercice n pour prendre en compte un excédent ou un déficit de recouvrement enregistré deux ans auparavant, durant l'exercice n-2. Les redevances pour services terminaux peuvent également être calculées avec la même correction pour tenir compte des excédents ou déficits de recouvrement sur un cycle d'un ou deux ans.

Les ANSP devraient indiquer en A10 le solde du ou des exercices précédents, reporté sur l'exercice en cours.

A.11 Excédent (déficit) de recouvrement pour l'exercice en cours

Dans le cadre du mécanisme de recouvrement intégral des coûts, tout écart entre les recettes et les coûts de production pour l'exercice en cours (exercice n) se traduit par un excédent ou un déficit de recouvrement pour l'exercice en cours.

Les ANSP devraient indiquer en A11 l'excédent (ou le déficit) de recouvrement pour l'exercice en cours.

A.12 Solde de l'exercice en cours à reporter

L'élément A12 correspond au solde net de l'exercice en cours à reporter. Il s'agit de la somme des éléments A10 et A11.

COÛTS

A.13 Coûts de personnel

Les coûts afférents à l'ensemble du personnel de l'ANSP devraient être mentionnés en A13. Ces coûts comprendront généralement les salaires et rémunérations bruts (y compris le paiement des heures supplémentaires), les cotisations au régime national de sécurité sociale et de retraite, ainsi que tout autre avantage. Les ANSP devraient expliquer, dans la "zone de texte", si ces coûts sont uniquement ceux des salariés internes, ou s'ils comprennent également les coûts du personnel externe à plein temps sous contrat (contractants). Les frais de mission, dont les frais de déplacement, et les coûts de formation devraient être considérés comme des coûts d'exploitation (voir A14 ci-dessous).

A.14 Coûts d'exploitation directs

Les "Coûts d'exploitation" devraient inclure les coûts de l'achat des biens et services utilisés directement pour la prestation des ANS, notamment les services externalisés tels que les télécommunications, les technologies de l'information et le personnel externe employé pour une courte durée (par exemple, consultants). Les "Coûts d'exploitation" comprennent généralement aussi le coût des matériels, de l'énergie, des loyers, des installations et de la maintenance. Les "Coûts d'exploitation", dans ce contexte, devraient englober les hausses des provisions pour créances irrécouvrables et les assurances. Ils ne devraient inclure le coût des services MET que lorsque ceux-ci sont assurés en interne. Les versements au titre des services MET externalisés devraient figurer en A17 (voir ci-dessous).

A.15 Coûts exceptionnels

Cette ligne est prévue pour les éléments de coûts non récurrents enregistrés au cours de l'exercice. Il peut s'agir notamment de cotisations complémentaires à un fonds de pension, ou de pertes liées à la cession d'actifs obsolètes. Tout élément important doit être explicité dans la "zone de texte".

A.16 Total "Coûts institutionnels ou transferts"

Cette ligne correspond à la somme des éléments A17 à A19 (voir ci-dessous).

A.17 Paiement des services MET externalisés (le cas échéant)

Doivent être indiqués ici les montants versés à une agence de météorologie externe au titre de services rendus. Si ces services sont assurés en interne par l'ANSP, leurs coûts se retrouveront généralement dans les catégories "Coûts de personnel", "Coûts d'exploitation directs", "Amortissement" et "Coût du capital". Toute ventilation supplémentaire

des coûts par catégorie pour faire apparaître les coûts MET assurés en interne ou externalisés devrait figurer en A26-A31 (voir ci-dessous).

A.18 Paiement à l'État de prestations de services (par ex. autorité réglementaire nationale)

Doivent figurer ici les montants versés à l'État au titre de prestations (par exemple, coûts d'une autorité réglementaire). Les coûts des services MET ne devraient pas en faire partie ; ils sont mentionnés à part. La valeur indiquée devrait correspondre aux montants bruts versés à l'État au titre de ses prestations. Les montants perçus auprès de l'État devraient figurer comme recettes en A6 (voir ci-dessus).

A.19 Coûts EUROCONTROL

Cette ligne devrait servir à divulguer les coûts EUROCONTROL selon l'assiette des redevances. Ces coûts sont différents de la contribution EUROCONTROL, la différence correspondant en partie à l'impôt interne perçu par EUROCONTROL et reversé aux États membres. Dans certains États, l'ANSP paie la contribution EUROCONTROL directement, et non les coûts EUROCONTROL. Dans un souci de cohérence, les ANSP qui versent directement la contribution EUROCONTROL devraient mentionner les coûts EUROCONTROL en A19 et traiter la différence comme une recette implicite à indiquer en A6, "Recettes perçues auprès du gouvernement national" (voir ci-dessus).

Le cas échéant, les montants versés au titre du Centre de contrôle de Maastricht (MUAC) ou des Services de la circulation aérienne pour l'Europe centrale (CEATS) devraient être indiqués en A22 (voir ci-dessous).

A.20 Total "Paiements pour délégation d'ANS"

Il s'agit de la somme des valeurs mentionnées en A21 et A22 (voir ci-dessous).

A.21 Paiements à d'autres ANSP / États

Il arrive qu'un ANSP délègue la fourniture de services ATC à un autre ANSP. Les montants versés au titre de services ATC délégués devraient être indiqués en A21. Dans la "zone de texte", les ANSP devraient préciser à quel ANSP/ État le montant est versé et à quoi il correspond. Les montants versés au titre des MUAC et CEATS devraient figurer en A22 (voir ci-dessous).

A.22 Coûts de Maastricht/CEATS

Les paiements effectués au titre des MUAC et CEATS devraient figurer en A22.

A.23 Amortissement

Les ANSP devraient mentionner en A23 les coûts d'amortissement liés à l'ensemble des immobilisations en exploitation. La méthode d'amortissement adoptée devrait être la même que celle utilisée pour l'établissement de l'assiette des redevances. Elle devrait être appliquée de façon cohérente pendant toute la période d'amortissement des immobilisations. Les ANSP peuvent indiquer la méthode d'amortissement dans la "zone de texte" (par exemple, amortissement linéaire, dégressif ou par annuités).

A.24 Coûts du capital (avant financement et impôt sur les sociétés)

Les principes applicables aux redevances de route prévoient qu'un ANSP recouvre ses coûts liés aux actifs employés (notion de "coût économique du capital"). Ces actifs, composés des immobilisations (en exploitation et en construction) et du fonds de roulement (actifs circulants moins dettes à court terme), constituent le patrimoine d'un ANSP et sont financés par le capital employé, composé de la dette à long terme et/ou des fonds propres. Les ANSP devraient préciser, en A24, le coût du capital par rapport aux actifs employés, avant financement et impôt sur les sociétés. En d'autres termes, ce coût du capital servira à couvrir les frais financiers au titre des intérêts versés aux bailleurs de fonds (c'est-à-dire la charge des intérêts), l'impôt sur les produits d'exploitation et le rendement du capital propre investi (c'est-à-dire les fonds propres).

Si la notion de coût économique du capital est bien comprise pour les services de route puisqu'il s'agit d'une composante de l'assiette des redevances, il n'en va pas forcément de même pour les ANS terminaux. Dans un souci de cohérence et pour les besoins de l'examen des performances, la PRC invite les ANSP à calculer le coût économique du capital (avant financement et impôt sur les sociétés) pour les ANS terminaux d'une manière similaire, indépendamment de la méthode d'établissement des redevances pour services terminaux.

A.25 Total des coûts

VENTILATION DES COÛTS MET

Une ventilation supplémentaire par catégorie, visant à faire apparaître les coûts des services MET selon qu'ils sont assurés en interne ou externalisés, devrait figurer en A26-A31 (voir ci-dessous).

A.26 Coûts de personnel

Indiquer ici les coûts de personnel liés à la fourniture des services MET.

A.27 Coûts d'exploitation directs

Indiquer ici les coûts d'exploitation directs liés à la fourniture des services MET.

A.28 Coûts exceptionnels

Indiquer ici les coûts des éléments exceptionnels liés à la fourniture des services MET.

A.29 Amortissement

Indiquer ici les coûts d'amortissement liés à la fourniture des services MET.

A.30 Coût du capital (avant financement et impôt sur les sociétés)

Indiquer ici le coût du capital lié à la fourniture des services MET.

A.31 Total des coûts MET

Somme des lignes A26-A30. Par définition, cette somme devrait être égale à celle de la ligne A17 (voir ci-dessus) lorsque les services MET sont externalisés.

Tableau B : BILAN

Le Tableau B est conçu de sorte qu'un ANSP respectant les principes applicables aux redevances de route puisse remplir la plupart des éléments couverts.

Les éléments de bilan devraient correspondre aux éléments de coûts et de recettes du Tableau A, conformément aux principes applicables aux redevances de route. Les immobilisations et le fonds de roulement devraient être ventilés entre ANS de route, ANS terminaux et "Autres ANS". Il n'est pas nécessaire de ventiler les éléments de passif (colonne Total ANS uniquement).

De plus, le traitement des excédents et déficits de recouvrement des coûts dans les comptes nationaux varie d'un pays à l'autre. Dans plusieurs cas, une provision est prévue pour excédent et déficit de recouvrement. Certains pays ne le permettent pas et exigent que les recettes soient déclarées directement dans le compte de résultat. A des fins de cohérence et d'examen des performances, la PRC souhaiterait que les ANSP divulguent dans ce tableau la provision nette pour excédent et déficit de recouvrement des coûts.

Les éléments du Tableau B sont décrits de façon détaillée ci-après.

B.1 Total VCN immobilisations en exploitation

Il s'agit de la somme des éléments B2 et B3. La distinction entre immobilisations en exploitation et immobilisations en construction vise à faciliter les comparaisons entre ANSP et la compréhension des divergences entre la valeur des immobilisations déterminée aux fins des redevances de route et leur valeur selon les principes comptables généralement admis (GAAP).

Les éléments d'immobilisation devraient être déclarés en valeur comptable nette [VCN] (coûts historiques moins amortissement cumulé), conformément aux pratiques couramment admises.

B.2 Terrains & Bâtiments en exploitation

Les ANSP devraient indiquer en B2 la VCN des Terrains & Bâtiments en exploitation.

B.3 Systèmes & Équipements en exploitation

Les ANSP devraient indiquer en B3 la VCN des Systèmes & Équipements en exploitation. Cette valeur comprend les actifs incorporels, tels que le développement de logiciels et la propriété intellectuelle.

B.4 Total VCN immobilisations en construction

Il s'agit de la somme des éléments B5 et B6.

B.5 Terrains & Bâtiments en construction

Les ANSP devraient indiquer en B5 la VCN des Terrains & Bâtiments en construction.

B.6 Systèmes & Équipements en construction

Les ANSP devraient indiquer en B6 la VCN des Systèmes & Équipements en construction.

B.7 Fonds de roulement

Les ANSP devraient indiquer en B7 le montant de leur fonds de roulement, lequel se définit comme la différence entre les actifs circulants et les dettes à court terme.

Les actifs circulants comprennent généralement les matières premières et les stocks, les créances clients et les disponibilités (essentiellement les fonds de caisse). Les disponibilités provenant d'un excédent de recouvrement antérieur devraient apparaître en B10, "Autres actifs", puisqu'elles devraient être considérées comme des actifs financiers porteurs d'intérêts (autrement dit, elles ne devraient pas faire partie du capital employé à rémunérer via le coût du capital, voir A24 ci-dessus et B9 ci-dessous).

Les dettes à court terme devraient inclure toutes les dettes à échoir dans un délai d'un an, à l'exception des provisions pour excédents de recouvrement des coûts, qui doivent être enregistrées séparément en B8 (voir ci-dessous). Les dettes à court terme comprennent généralement les dettes clients, ainsi que les provisions pour dettes et charges.

Normalement, le fonds de roulement afférent aux ANS de route devrait équivaloir à un ou deux mois de recettes au titre des services de route.

B.8 Provisions nettes pour déficit (excédent) de recouvrement

Le traitement des excédents et déficits de recouvrement des coûts dans les comptes nationaux varie d'un pays à l'autre. Dans plusieurs cas, une provision est prévue pour excédent et déficit de recouvrement. Une telle provision, selon la plupart des conventions comptables, pourrait être soit un actif (déficit de recouvrement), soit un passif (excédent de recouvrement), et échoir dans un délai d'un an (court terme) ou plus (long terme). Elle peut donc apparaître en un endroit sur quatre d'un bilan classique. Certains pays ne les autorisent pas et exigent que les recettes soient indiquées directement dans le compte de résultat.

Dans un souci de cohérence et pour les besoins de l'examen des performances, la PRC souhaiterait que les ANSP tiennent compte d'un éventuel excédent ou déficit de recouvrement sous la forme d'une provision. Il devrait y avoir une provision pour tout cas où des redevances visent à recouvrer des coûts, mais ne le font pas exactement. Cela pourraient s'appliquer aux ANS terminaux lorsqu'il existe un ajustement similaire pour excédent ou déficit de recouvrement (dans certains cas, c'est un cycle d'un an, et non le cycle de deux ans adopté pour les services de route).

La convention applicable aux informations présentées à la PRC consiste à regrouper en B8 les provisions pour excédent ou déficit de recouvrement des coûts. Les ANSP sont donc invités à inscrire en B8 les provisions nettes pour déficit (excédent) de recouvrement. D'après le Système de redevances de route, cela devrait correspondre à la somme du solde à reporter de l'exercice en cours (n) et du solde de l'exercice n-1 à reporter sur n+1. Noter qu'une provision nette pour excédent de recouvrement correspondrait à une entrée négative, c'est-à-dire qu'elle serait déduite du capital employé (voir B9 ci-dessous).

Selon la convention de présentation préconisée par la PRC, les ajustements nécessaires, le cas échéant, devraient être apportés aux autres éléments du bilan (par exemple, fonds de roulement, autres actifs, capital & réserves), afin d'en garantir la cohérence interne.

B.9 Total capital employé

C'est la somme des immobilisations (en exploitation ou en construction), du fonds de roulement et des provisions nettes pour déficit de recouvrement.

B.10 Autres actifs (dont actifs financiers à long terme)

Les ANSP devraient énumérer ici les actifs financiers tels que les placements dans d'autres sociétés. Ces actifs financiers peuvent être liés à des valeurs mobilières acquises pour assurer la couverture légalement exigée des provisions pour la charges des retraites. Ils peuvent également inclure des fonds porteurs d'intérêts provenant d'un excédent de recouvrement antérieur (voir B7 ci-dessus). En tant que tels, ces autres actifs ne sont pas liés directement à la fourniture d'ANS de route et/ou terminaux. Par conséquent, les ANSP ne devraient déclarer que leur montant global dans la colonne "Total ANS". S'il s'agit d'un élément important, les ANSP devraient en expliquer la nature dans la "zone de texte" correspondante.

B.11 Capital & Réserves

Les ANSP devraient indiquer en B11 le capital et les réserves (c-à-d les ressources). Cet élément devrait être extrait des comptes statutaires, mais ajusté en fonction de la convention de présentation préconisée par la PRC quant à la provision nette pour déficit ou excédent de recouvrement des coûts.

B.12 Total dettes à long terme

C'est la somme des éléments B13-B15 (voir ci-dessous).

B.13 Emprunts

Les ANSP devraient indiquer en B13 les emprunts relatifs à la colonne "Total ANS".

B.14 Provisions pour dettes et charges

Dans cette rangée devrait figurer la valeur totale des provisions pour dettes et charges à échoir au-delà d'un an dans le bilan des ANSP, à l'exception des provisions pour excédent ou déficit de recouvrement des coûts, qui devraient être indiquées séparément en B8 (voir ci-dessus).

B.15 Autres

Les ANSP devraient indiquer en B15 les dettes à long terme en rapport avec le "Total ANS". S'il s'agit d'un élément important, les ANSP devraient en expliquer la nature dans la "zone de texte" correspondante.

Tableau C : DONNÉES DE PERSONNEL DE HAUT NIVEAU

Dans ce tableau, les ANSP devraient fournir des données essentielles sur les effectifs et les catégories de personnel, ainsi que sur les coûts salariaux qui leur sont associés. Les effectifs devraient être calculés en "équivalent temps plein" (FTE). Une personne travaillant à temps partiel, par exemple moitié moins qu'un employé normal, devrait compter pour un demi-FTE. Les catégories proposées dans le Tableau C ont été conçues dans l'optique de l'examen des performances. On en trouvera la définition dans le Glossaire. Aux fins de cohérence et de comparabilité, il serait souhaitable que les ANSP se reportent à ces définitions pour remplir le Tableau C.

Par commodité, les effectifs peuvent être calculés comme une moyenne fondée sur le nombre de FTE au début de l'année et le nombre de FTE à la fin de cette même année.

Les catégories de personnel devraient être subdivisées entre services de route, services terminaux et "Autres", selon la clé d'imputation des coûts utilisée dans le cadre des redevances de route. Il doit y avoir cohérence avec les coûts de personnel divulgués. La clé d'imputation à utiliser pourrait être la même que la clé d'imputation des coûts de personnel.

Les éléments du Tableau C sont décrits de façon détaillée ci-dessous.

C.1 Effectif total salarié (FTE)

Le nombre de FTE salariés de l'ANSP devrait être mentionné en C1 (voir la définition de FTE dans le Glossaire). Ce nombre devrait être cohérent avec les coûts de personnel déclarés dans le Tableau A, en A13. Si les coûts mentionnés en A13 comprennent les FTE externes sous contrat (personnel contractuel dont les coûts n'entrent pas dans la masse salariale de l'ANSP), le nombre d'employés externes devrait être indiqué en C2 (voir ci-dessous).

C.2 Nombre total d'employés externes sous contrat (FTE)

Doit figurer en C2 le nombre FTE d'employés externes travaillant sous contrat avec l'ANSP dont les coûts ne font pas partie de la masse salariale (voir C1), mais sont traités comme ceux du personnel interne. Le personnel externe affecté à des projets particuliers (consultants recrutés pour une courte période) ne devrait pas être pris en compte en C2, les coûts de ce personnel apparaissant pour la plupart dans les coûts d'exploitation directs.

C.3 Effectif total (FTE)

Il s'agit de la somme C1-C2.

RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR CATÉGORIE

C.4 ATCO en OPS

Les ANSP devraient indiquer ici le nombre FTE d'“ATCO en OPS”. Une définition des “ATCO en OPS” figure dans le Glossaire. Pour les besoins des calculs, un ATCO à plein temps passant deux tiers de son temps en OPS et un tiers à enseigner dans un centre de formation ou à participer à des projets particuliers devrait compter pour 0,67 FTE “ATCO en OPS” et 0,33 FTE “ATCO hors OPS” (voir C5 ci-dessous).

C.5 ATCO hors OPS

Les ANSP devraient indiquer ici le nombre FTE d'“ATCO hors OPS”. Selon la définition de la PRC, un “ATCO hors OPS” est un ATCO qui participe à une activité autre qu'en OPS, telle qu'un projet particulier, un enseignement dans un centre de formation, une instruction sur simulateur, une fonction de gestion à plein temps, etc.

C.6 Elèves-contrôleurs ab initio

Les ANSP devraient indiquer ici le nombre d'“élèves-contrôleurs ab initio”. Selon la définition de la PRC, un “élève-contrôleur ab initio” est une personne sélectionnée qui ne possède aucune qualification connexe préalable et reçoit une formation de base dans le but d'obtenir des qualifications théoriques. La phase ab initio prend fin à l'issue d'une formation institutionnelle, préalable à la formation en cours d'emploi (OJT).

C.7 Stagiaires en formation en cours d'emploi

Les ANSP devraient indiquer ici le nombre FTE de “stagiaires en formation en cours d'emploi”. Cette formation permettra aux élèves-contrôleurs de se qualifier comme ATCO auprès d'un organisme opérationnel particulier, et/ou aux ATCO déjà qualifiés auprès d'un autre organisme opérationnel d'acquérir une nouvelle qualification.

C.8 Assistants ATC

Les ANSP devraient indiquer ici le nombre FTE d'“Assistants ATC”. Les assistants ATC sont des employés affectés à des fonctions autres que des fonctions de contrôle dans un organisme ATC. Y sont inclus les assistants aux données de vol, mais non le personnel d'appui technique.

C.9 Personnel d'appui technique

Les ANSP devraient indiquer ici l'effectif FTE du “Personnel d'appui technique”. Il s'agit notamment des électroniciens, des techniciens et ingénieurs, du personnel de R&D, etc.

C.10 Personnel administratif

Les ANSP devraient indiquer ici l'effectif FTE du “Personnel administratif”.

C.11 Autres

Les ANSP devraient indiquer ici l'effectif de tout autre type de personnel. S'il s'agit d'un élément important, les ANSP devraient en expliquer la nature dans la “zone de texte” correspondante.

C.12 Effectif total (FTE)

Il s'agit de la somme C4-C11.

COÛTS DE PERSONNEL PAR CATÉGORIE

C.13 Coûts de personnel “ATCO en OPS”

Les ANSP devraient indiquer en C13 le total des coûts salariaux (traitements bruts, montant des heures supplémentaires, cotisations au régime national de sécurité sociale et de retraite, ainsi que tout autre avantage) des “ATCO en OPS”. Des informations similaires relatives à toutes les catégories d’employés sont prévues dans une version ultérieure de la présente Spécification.

TOTAL COÛTS DE PERSONNEL PAR TYPE

C.14 Traitements bruts

Le chiffre indiqué ici devrait inclure l’impôt sur le revenu auquel les employés sont assujettis, mais exclure les cotisations de l’employeur au régime de sécurité sociale et de retraite. Il devrait en outre inclure le montant des heures supplémentaires.

C.15 Cotisations au régime national de sécurité sociale

Le chiffre indiqué ici devrait comprendre tous les éléments des coûts de personnel, tels que les primes d’assurance et les coûts de sécurité sociale, qui représentent un versement à l’État en faveur des employés, par exemple pour les services de santé. Si possible, ce chiffre devrait exclure les cotisations de retraite, lesquelles doivent figurer sous “Cotisations de l’employeur au régime de retraite”.

C.16 Cotisations de retraite et autres avantages

Sont à indiquer ici les cotisations que l’employeur verse au régime de retraite au titre de ses employés actifs. Cet élément ne devrait pas être rempli lorsque l’organisation verse une contribution temporaire pour “compléter” un fonds de retraite, ce type de coûts constituant un “coût exceptionnel” à inscrire en A15 (voir ci-dessus).

C.17 Autres

Les ANSP devraient préciser la nature des “autres” coûts, le cas échéant.

C.18 Total des coûts de personnel

Il s’agit de la somme C14-C17, qui doit normalement concorder avec l’élément A13 (voir ci-dessus).

Tableau D : DONNÉES OPÉRATIONNELLES DE HAUT NIVEAU

Dans ce tableau, les ANSP devraient communiquer des données opérationnelles essentielles, relatives à l’ensemble de leur organisation. Les activités ANS de la plupart des ANSP sont liées à l’Europe “continentale”, et c’est donc à celle-ci que se rapportera la majeure partie des informations demandée dans le Tableau D. Peu d’ANSP fournissent également des ANS océaniques. Cependant, pour cerner la portée géographique des services fournis par l’ANSP, la PRC souhaiterait obtenir un volume limité d’informations sur les ANS océaniques.

Certains termes sont définis dans le Glossaire. Aux fins de cohérence et de comparabilité, il serait souhaitable que les ANSP se reportent à ces définitions pour remplir le Tableau D.

Dans le Tableau D, les ANSP devraient indiquer le nombre d’organismes opérationnels dont ils sont responsables : il s’agira de CCR, d’organismes de contrôle d’approche ou terminal (APP), d’organismes implantés dans une tour de contrôle d’aérodrome (TWR), et d’organismes des Services d’information de vol d’aérodrome (AFIS). Ce nombre donnera une certaine idée de l’ampleur de l’organisation, qui se mesure également en termes d’effectif requis et de volume de prestations fournies. Les ANSP devraient également indiquer, dans le Tableau D, des éléments de leur production tels que les mouvements aéroportuaires contrôlés, le kilométrage contrôlé et les heures de vol contrôlées pour l’ensemble de leur organisation.

Selon le cas, certaines données seront disponibles auprès du CFMU et/ou du SCRR d’EUROCONTROL. Le cas échéant, la PRC exploitera cette source d’informations pour éviter de surcharger inutilement les ANSP, ce qui

devrait assurer davantage de cohérence dans les données opérationnelles transmises par les différents ANSP. La PRC demandera ensuite à chaque ANSP de valider ces informations.

Enfin, les ANSP sont invités à indiquer le nombre total d'“ATCO en OPS” associés aux différents organismes opérationnels, ainsi que le volume d'heures de service des “ATCO en OPS”.

Les éléments du Tableau D sont décrits de façon détaillée ci-après.

DONNÉES RELATIVES AUX ANS CONTINENTAUX, AU NIVEAU DE L'ÉTAT

D.1 Superficie de la zone de redevances, en km²

Les ANSP devraient indiquer la superficie de la zone de redevances en km², telle que définie aux fins de facturation dans le cadre du Système de redevances de route.

D.2 Nombre total de vols dans la zone de redevances

Il s'agit des vols effectués dans l'espace aérien de la (des) région(s) d'information de vol relevant de l'État participant au Système de redevances de route. Le chiffre correspondant peut être extrait du rapport du SCRR sur le système.

D.3 % Survols

Ce chiffre peut être extrait des tableaux d'information que les États présentent au Comité élargi pour les redevances de route. Il devrait être prochainement disponible directement auprès du SCRR.

D.4 % Vols intérieurs⁹

Ce chiffre peut être extrait des tableaux d'information que les États présentent au Comité élargi pour les redevances de route. Il devrait être prochainement disponible directement auprès du SCRR.

D.5 % Vols internationaux à l'arrivée/au départ

Ce chiffre peut être extrait des tableaux d'information que les États présentent au Comité élargi pour les redevances de route. Il devrait être prochainement disponible directement auprès du SCRR.

D.6 Distance totale parcourue (km) dans la zone de redevances

Il s'agit du kilométrage total parcouru dans l'espace aérien de la (des) région(s) d'information de vol relevant de l'État participant au Système de redevances de route. Le chiffre correspondant peut être extrait du rapport du SCRR sur le système.

D.7 Distance moyenne parcourue (km)

Il s'agit du ratio D6/D2.

PORTÉE GÉOGRAPHIQUE DES SERVICES

D.8 Dimension de l'espace aérien contrôlé, en km²

Les ANSP devraient indiquer la dimension (en superficie) de l'espace aérien dont ils sont responsables, y compris la zone où les ANS ont été délégués à l'ANSP par un autre prestataire, mais à l'exclusion de la zone dans laquelle les ANS ont été délégués à un autre ANSP.

9 Lorsque l'ANSP est responsable de deux zones de redevances, pour lesquelles il établit des factures distinctes, “intérieur” signifie au sein de la zone de redevance, alors que “international” qualifie les vols effectués d'une zone de redevances à l'autre.

D.9 Nombre d'organismes opérationnels CCR

Les ANSP devraient indiquer le nombre d'organismes opérationnels CCR dont ils sont responsables. Il s'agit d'organismes ATC fournissant des services ATC de route (et éventuellement d'approche) dans les zones contrôlées relevant de l'ANSP.

D.10 Nombre d'organismes opérationnels APP

Les ANSP devraient indiquer le nombre d'organismes opérationnels APP dont ils sont responsables. Il s'agit d'organismes ATC fournissant des services ATC au trafic à l'arrivée et au départ, ainsi qu'aux survols dans l'espace aérien aux alentours d'un aérodrome. Un organisme APP peut fournir des services ATC pour plusieurs aérodromes. Il est généralement implanté dans la tour de contrôle ou coïmplanté avec un organisme CCR. Dans les deux cas, l'organisme APP devrait être comptabilisé comme un organisme opérationnel distinct. Les petits aérodromes, où la fonction de contrôle d'approche est exercée à partir d'un poste de la tour de contrôle, ne possèdent pas d'organisme APP distinct.

D.11 Nombre d'organismes opérationnels TWR

Les ANSP devraient indiquer le nombre d'organismes opérationnels TWR dont ils sont responsables. Il s'agit d'organismes ATC implantés sur un aérodrome et chargés de fournir les services ATC aux vols à l'atterrissage et au décollage, ainsi qu'aux autres trafics opérant sur la ou les pistes en service. Les grosses plates-formes aéroportuaires peuvent être équipées de plusieurs tours de contrôle, mais n'ont qu'un seul organisme de contrôle TWR.

D.12 Nombre d'AFIS

Les ANSP devraient indiquer le nombre de services d'information de vol d'aérodrome (AFIS) dont ils sont responsables. Il s'agit d'organismes chargés de fournir un service d'information de vol au trafic évoluant sur un aérodrome.

PRODUCTION DE L'ANSP (CAG)

D.13 Nombre total de vols IFR contrôlés par l'ANSP

Ce chiffre est disponible auprès du CFMU. Il ne devrait comptabiliser que les vols CAG. Le nombre de "Vols IFR contrôlés par l'ANSP" sera différent de la somme des mouvements CCR, puisqu'un vol peut traverser plusieurs CCR relevant d'un même ANSP (voir D23 ci-après).

PRODUCTION - ZONE TERMINALE (CAG)

D.14 Nombre de mouvements aéroportuaires IFR contrôlés par l'ANSP

Ce chiffre est disponible auprès du CFMU. Il ne devrait comptabiliser que les mouvements pour lesquels l'ANSP fournit des ANS terminaux. Pour les besoins du trafic en zone terminale et du trafic aéroportuaire, une arrivée et un départ sont comptabilisés comme deux mouvements.

D.15 Nombre de mouvements aéroportuaires VFR contrôlés par l'ANSP

Les ANSP devraient indiquer le nombre de mouvements aéroportuaires VFR qu'ils contrôlent.

D.16 Nombre total de mouvements aéroportuaires contrôlés par l'ANSP

Il s'agit de la somme D14 + D15.

DONNÉES RELATIVES AUX "ATCO en OPS"

Pour les besoins de ce modèle, les ANSP devraient indiquer le nombre total d'"ATCO en OPS" et la somme correspondante de leurs heures de service, puis ventiler ces valeurs entre les différents organismes opérationnels, et non selon les besoins de l'imputation des coûts (voir Tableau C : DONNÉES DE PERSONNEL DE HAUT NIVEAU pour la ventilation selon les besoins de l'imputation des coûts). Les organismes opérationnels CCR, APP et TWR sont regroupés en deux colonnes : "CCR", et "APP + TWR". De plus, pour tenir compte de l'éventualité où un organisme CCR fournirait également des services de contrôle d'approche, la colonne "CCR" a été fractionnée en contrôle régional et contrôle d'approche.

D.17 ATCO en OPS (FTE)

Les ANSP devraient indiquer ici le nombre FTE d'“ATCO en OPS”. Une définition des “ATCO en OPS” figure dans le Glossaire.

Le chiffre indiqué en D17 devrait concorder avec les chiffres (somme des éléments E15) inscrits au niveau CCR dans le Tableau E : Données CCR (voir ci-dessous).

D.18 Nombre total d'heures de service des “ATCO en OPS”

Il s'agit du nombre total d'heures que les “ATCO en OPS” passent en OPS, y compris les pauses et les heures supplémentaires en OPS. Cette information pourrait être fournie par un système de pointage (entrées et sorties), ou calculée à partir d'un tableau de service ou en ajoutant le nombre moyen d'heures supplémentaires passées en OPS aux heures de travail contractuelles et en soustrayant le temps moyen qu'un ATCO ne passe pas en OPS. Pour mettre en application cette dernière méthode de manière pragmatique, voir D19-D22 ci-dessous.

Le chiffre indiqué en D18 devrait concorder avec les chiffres (somme des éléments E16) inscrits au niveau CCR dans le Tableau E : Données CCR.

NOMBRE D'HEURES DE TRAVAIL ANNUELLES PAR “ATCO en OPS”

D.19 Nombre d'heures de travail contractuelles par “ATCO en OPS”

Il s'agit du nombre normal d'heures qu'un “ATCO en OPS” passe chaque année au travail, en OPS ou hors OPS. Il exclut les jours fériés et les congés payés annuels.

D.20 Nombre moyen d'heures de travail hors service

Il s'agit du nombre total d'heures qu'un “ATCO en OPS” ne passe pas en service en OPS (congé de maladie, cours de recyclage, etc.). Le temps consacré à des activités hors OPS (“ATCO hors OPS”) ne devrait pas être pris en compte ici. De même, le temps passé en formation en cours d'emploi ne devrait pas être comptabilisé ici, les stagiaires en formation en cours d'emploi n'étant pas considérés comme des ATCO en OPS.

D.21 Nombre moyen d'heures supplémentaires par “ATCO en OPS”

Il s'agit du nombre moyen d'heures qu'un “ATCO en OPS” passe en service en OPS en plus de ses heures de travail contractuelles.

D.22 Nombre moyen d'heures de service des “ATCO en OPS” (par an)

Il s'agit de la somme D19 + D21, moins D20.

DONNÉES CCR (Total)

D.23 Nombre total de mouvements CCR

Ce chiffre est disponible auprès du CFMU. Pour les ANSP responsables de plusieurs CCR, il s'agira de la somme des mouvements de chaque CCR.

D.24 Nombre total de km IFR contrôlés par l'ANSP

Ce chiffre sera prochainement disponible auprès du CFMU. Les ANSP qui enregistrent déjà ce paramètre peuvent le mentionner ici.

D.25 Nombre total d'heures de vol contrôlées par l'ANSP

Ce chiffre est disponible auprès du CFMU. Il s'agit de la somme des heures de vol contrôlées durant l'année par un ou plusieurs CCR relevant d'un même ANSP. Pour un vol donné, le nombre d'heures de vol contrôlées correspond à la différence entre l'heure d'entrée dans l'espace aérien contrôlé et l'heure de sortie de cet espace aérien, telles que mentionnées sur le dernier plan de vol reçu par le CFMU.

D.26 Durée moyenne de transit CCR (en minutes)

Il s'agit du ratio D25 (exprimé en minutes) / D23.

D.27 Nombre de secteurs

Les ANSP devraient indiquer le nombre de secteurs, en configuration maximale, relevant de leur compétence. Ce chiffre devrait concorder avec les chiffres (somme des éléments E13) inscrits au niveau CCR dans le Tableau E: Données CCR (voir ci-dessous). Il correspond à la configuration utilisée pendant l'année, dans laquelle le plus grand nombre de secteurs a été ouvert. Pour éviter toute situation extrême non représentative, cette configuration devrait avoir été utilisée pendant au moins 50 heures par an (sur un total de 8760).

Pour tenir compte de l'éventualité où un organisme CCR fournirait également des services de contrôle d'approche, la colonne "CCR" a été fractionnée en contrôle régional et contrôle d'approche.

D.28 Nombre total d'heures par secteur

Les ANSP devraient indiquer le nombre total d'heures par secteur relevant de leur compétence. Ce chiffre correspond au nombre cumulé d'heures durant lesquelles chaque secteur a été ouvert pendant l'année. Ce chiffre devrait concorder avec les chiffres (somme des éléments E14) inscrits au niveau CCR dans le Tableau E: Données CCR (voir ci-dessous).

Tableau E : DONNÉES CCR

Les ANSP devraient indiquer dans ce tableau les données opérationnelles et de personnel essentielles au niveau CCR. Les ANSP responsables de plusieurs CCR sont invités à remplir un tableau pour chaque CCR. A des fins de comparabilité, il est souhaitable que cette démarche soit appliquée de façon homogène aux différents CCR.

Certaines données seront disponibles auprès du CFMU et/ou du SCRR d'EUROCONTROL. Dans le cas approprié, la PRC exploitera cette source d'information et demandera ensuite à chaque ANSP de valider ces informations.

Les éléments du Tableau E sont décrits de façon détaillée ci-après.

CARACTÉRISTIQUES CCR

E.1 Code du CCR

Il s'agit du code opérationnel à quatre lettres du CCR.

E.2 Nom du CCR

Il s'agit du nom complet du CCR.

E.3 Superficie de la zone contrôlée (km²)

Au niveau CCR, la taille (c-à-d la superficie couverte) de la zone contrôlée peut varier selon l'altitude (niveaux de vol) et changer en cas de réorganisation de l'espace aérien relevant de l'ANSP. Ce chiffre est disponible auprès du Centre expérimental d'EUROCONTROL (CEE) et a été calculé pour la taille maximale du CCR.

E.4 Niveau de vol minimum

Il s'agit du niveau de vol minimum de référence pour le CCR.

E.5 Niveau de vol maximum

Il s'agit du niveau de vol maximum de référence pour le CCR. En l'absence de niveau de vol maximum de référence, on indiquera "illimité" [ILL].

E.6 Volume contrôlé (km²×nombre de FL)

Le volume d'espace aérien contrôlé par un CCR devrait être indiqué en E6. Les ANSP pourraient calculer ce volume comme la somme des zones contrôlées à chaque FL (chaque FL correspond à 1000 ft). Si le niveau de vol maximum de référence est "illimité", c'est le FL 450 qui pourra être pris en considération.

PRODUCTION CCR

E.7 Nombre de mouvements CCR IFR contrôlés

Ce chiffre est disponible auprès du CFMU. Il correspond au nombre de vols IFR qui ont été contrôlés au cours d'une année par le CCR.

E.8 Nombre total d'heures de vol contrôlés

Ce chiffre est disponible auprès du CFMU. Il correspond à la somme des heures de vol contrôlés au cours d'une année par le CCR. Pour un vol donné, le nombre d'heures de vol contrôlés est dérivé des informations du CFMU: c'est la différence entre l'heure d'entrée dans l'espace aérien contrôlé et l'heure de sortie de cet espace aérien, telles que mentionnées sur le dernier plan de vol reçu.

E.9 Durée moyenne de transit (en minutes)

Il s'agit du ratio E8 (exprimée en minutes) / E7.

E.10 Nombre total de km IFR contrôlés

Ce chiffre sera prochainement disponible auprès du CFMU. Les ANSP qui enregistrent déjà ce paramètre peuvent le mentionner ici.

E.11 Distance moyenne parcourue

Il s'agit du ratio E10/E7. Il sera disponible lorsque l'élément E10 sera fourni par le CFMU.

E.12 % de montée ou descente

Une définition précise de l'élément E12 sera communiquée lorsque cet élément sera disponible auprès du CEE ou du CFMU. L'évolution verticale des vols est considérée comme un facteur important influant sur la complexité. Les ANSP qui enregistrent déjà ce paramètre peuvent le mentionner ici (assorti de la définition appliquée).

DONNÉES DE CAPACITÉ CCR

E.13 Nombre de secteurs

Les ANSP devraient indiquer le nombre de secteurs en route en configuration maximale. Cette dernière correspond à la configuration utilisée durant l'année, dans laquelle le plus grand nombre de secteurs a été ouvert. Pour éviter toute situation extrême non représentative, cette configuration devrait avoir été utilisée pendant au moins 50 heures par an (sur un total de 8760).

Pour tenir compte de l'éventualité où un organisme CCR fournirait également des services de contrôle d'approche, la colonne "CCR" a été fractionnée en contrôle régional et contrôle d'approche.

E.14 Nombre total d'heures par secteur

Les ANSP devraient indiquer le nombre total d'heures par secteur en route de CCR. Ce chiffre s'obtient en cumulant le nombre d'heures durant lesquelles chaque secteur a été ouvert au cours de l'année.

EFFECTIFS CCR

E.15 ATCO en OPS (FTE)

Les ANSP devraient indiquer l'effectif FTE d'"ATCO en OPS" du CCR. Une définition des "ATCO en OPS" figure dans le Glossaire.

Pour tenir compte de l'éventualité où un organisme CCR fournirait également des services de contrôle d'approche, la colonne "CCR a été fractionnée en contrôle régional et contrôle d'approche.

E.16 Nombre total d'heures de service des "ATCO en OPS" (par an)

Il s'agit du nombre d'heures que les "ATCO en OPS" passent en OPS, y compris les pauses et les heures supplémentaires en OPS (voir D.18 et D.19 à D.22 pour une méthode pragmatique de calcul de ce chiffre).

CARACTÉRISTIQUES DES EFFECTIFS EN OPS EN CONFIGURATION MAXIMALE

Les ANSP devraient indiquer ici les caractéristiques des effectifs d'un CCR lorsque celui-ci fonctionne en configuration maximale. Cette dernière est la configuration utilisée durant l'année, dans laquelle le plus grand nombre de secteurs a été ouvert. Pour éviter toute situation extrême non représentative, cette configuration devrait avoir été utilisée pendant au moins 50 heures par an (sur un total de 8760). Ce tableau devrait concorder avec l'élément E13 ci-dessus.

E.17 Postes de travail de contrôle régional

Il s'agit des postes équipés pour fournir des services ATC de contrôle régional. Chaque poste correspond à une zone de travail d'une personne (poste de travail). Les ANSP devraient indiquer le nombre de personnes, en configuration maximale, en service en OPS sur des postes de travail de contrôle régional, et préciser la proportion d'"ATCO en OPS" et d'"Assistants ATC".

E.18 Postes de travail de contrôle d'approche

Il s'agit des postes équipés pour fournir des services ATC de contrôle d'approche lorsque ces services sont assurés par le CCR. Chaque poste correspond à une zone de travail d'une personne (poste de travail). Les ANSP devraient indiquer le nombre de personnes, en configuration maximale, en service en OPS sur des postes de travail de contrôle d'approche, et préciser la proportion d'"ATCO en OPS" et d'"Assistants ATC".

E.19 Postes ATFM

Il s'agit des postes mis en place dans un CCR pour assurer l'interface nécessaire avec le CFMU au sujet des prestations de service ATFM, ainsi que l'interface avec les Cellules de gestion de l'espace aérien (CGEA) au sujet des prestations de service de gestion de l'espace aérien. Les ANSP devraient indiquer le nombre de personnes, en configuration maximale, en service en OPS sur des postes ATFM, et préciser la proportion d'"ATCO en OPS" et d'"Assistants ATC".

E.20 Postes de chef de quart

Il s'agit des postes mis en place dans un CCR pour superviser les activités en OPS. Les ANSP devraient indiquer le nombre de personnes, en configuration maximale, en service en OPS sur des postes de chef de quart, et préciser la proportion d'"ATCO en OPS".

E.21 Postes de travail FIS

Il s'agit des postes mis en place dans un CCR pour fournir des services aux vols non contrôlés, dans le but de communiquer des avis et des informations utiles pour la conduite sûre et efficace de ces vols. Les ANSP devraient indiquer le nombre de personnes, en configuration maximale, en service en OPS sur des postes de travail FIS, et préciser la proportion d'"ATCO en OPS" et d'"Assistants ATC".

E.22 Autres postes

Le cas échéant, veuillez préciser.

E.23 Total en OPS

Il s'agit de la somme E17-E22.

Tableau F : INFORMATIONS PROSPECTIVES

Dans le Tableau F, les ANSP devraient fournir des informations à la fois opérationnelles et financières concernant leur organisation. Ces informations devraient couvrir une période de cinq ans, de l'année n+1 à l'année n+5. Pour les besoins de comparaison, il convient de mentionner également les chiffres pour n, qui sont censés concorder avec les chiffres mentionnés dans les tableaux précédents de la Partie II du présent document.

Il est en outre souhaitable que les chiffres et les projections mentionnés dans le Tableau F concordent avec le plan stratégique élaboré par chaque ANSP. Ce plan stratégique devrait être soumis à la PRC à l'appui des informations économiques divulguées (voir aussi Partie I).

Les ANSP devraient communiquer leurs prévisions en termes de demande de trafic, ainsi que leurs coûts unitaires estimés. Ces chiffres sont censés concorder avec les autres modèles du Tableau F.

La planification de l'effectif est une composante fondamentale du processus prospectif. Les ANSP devraient indiquer dans le Tableau F le nombre d'“ATCO en OPS” qui devraient être opérationnels au cours des cinq années considérées. Ces renseignements incluront les besoins prévus en matière de recrutement et de formation, ainsi que les prévisions de départs à la retraite.

Les ANSP devraient divulguer des informations sur leurs prévisions de coûts. Les ANSP devraient exprimer toutes leurs projections de données financières en termes **réels**, les prix excluant l'inflation. Pour les besoins de la comparaison, les données de coût devraient concorder avec les informations communiquées dans le Tableau A. Autrement dit, les ANSP devraient utiliser, lorsque c'est possible, les concepts financiers et la structure de ventilation apparaissant dans le Tableau A. De plus, les ANSP devraient divulguer des informations sur leurs prévisions de dépenses en capital (investissements) pour les ANS de route.

Enfin, les ANSP devraient également indiquer la capacité en route prévue en termes de nombre total de secteurs et de nombre total d'heures par secteur. Ces informations sont censées concorder avec les informations données dans le Tableau D.

Les éléments du Tableau F sont décrits de façon détaillée ci-après.

INDICATEURS MACRO-ÉCONOMIQUES

F.1 Taux d'inflation

F.2 Taux de change (1 EUR=)

PRÉVISIONS DE LA DEMANDE DE TRAFIC ET DES COÛTS UNITAIRES POUR L'ANSP

F.3 Estimation de la demande en km (ou mouvements)

Les ANSP devraient indiquer la demande qu'ils prévoient en termes de km ou de mouvements à gérer.

F.4 Total des coûts en route / km (ou mouvements)

Les ANSP devraient indiquer leur prévision de coût unitaire pour les services de route. Le coût unitaire prévu devrait être exprimé en termes de km ou mouvements et concorder avec la demande prévue (F3 ci-dessus) et le total des coûts prévus (F24 ci-après).

F.5 Total des coûts des services terminaux / mouvements aéroportuaires IFR

Les ANSP devraient indiquer leur prévision de coût unitaire pour les services terminaux. Le coût unitaire prévu devrait être exprimé en termes de mouvements aéroportuaires. Le total des mouvements aéroportuaires (IFR et VFR) pourrait aussi être utilisé si les ANSP enregistrent ce paramètre (sa valeur doit concorder avec le chiffre indiqué en D14-D16 ci-dessus).

PRÉVISIONS D'EFFECTIFS POUR LES SERVICES DE ROUTE

Les effectifs devraient être exprimés en “équivalent temps plein” (FTE).

F.6 Nombre d'“ATCO en OPS” supplémentaires qui devraient commencer à travailler en salle d'OPS

F.7 Nombre d'“ATCO en OPS” qui devraient arrêter de travailler en salle d'OPS

F.8 Nombre d'“ATCO en OPS” qui devraient être opérationnels à la fin de l'année

Les ANSP devraient indiquer le nombre total d'“ATCO en OPS” pour la période considérée (année n). Les chiffres applicables aux années suivantes sont automatiquement calculés comme l'effectif d'“ATCO en OPS” pour l'année précédente, plus F6 et moins F7.

PRÉVISIONS D'EFFECTIFS POUR LES SERVICES TERMINAUX

F.9 Nombre d'“ATCO en OPS” supplémentaires qui devraient commencer à travailler en salle d'OPS

F.10 Nombre d'“ATCO en OPS” qui devraient arrêter de travailler en salle d'OPS

F.11 Nombre d'“ATCO en OPS” qui devraient être opérationnels à la fin de l'année

Ce chiffre est automatiquement calculé comme l'effectif d'“ATCO en OPS” pour l'année précédente, plus F9 et moins F10.

PRÉVISIONS DES COÛTS DES SERVICES DE ROUTE

Les coûts prévus devraient être indiqués parallèlement aux coûts par dimension type. Pour les besoins de la comparaison, les données de coût devraient concorder avec les concepts financiers et la structure de ventilation apparaissant dans le Tableau A : RECETTES ET COÛTS. Dans un souci de concision, ces concepts et définitions ne sont pas repris ci-après.

F.12 Coûts de personnel - (voir A13 pour la définition)

F.13 Coûts d'exploitation directs - (voir A14 pour la définition)

F.14 Coûts exceptionnels - (voir A15 pour la définition)

F.15 Total “Coûts institutionnels et transferts” - (voir A16 pour la définition)

F.16 Paiement des services MET externalisés (le cas échéant) - (voir A17 pour la définition)

F.17 Paiement à l'État de prestations de services (par ex., autorité réglementaire nationale) - (voir A18 pour la définition)

F.18 Coûts EUROCONTROL - (voir A19 pour la définition)

F.19 Total Paiements pour délégation d'ANS - (voir A20 pour la définition)

F.20 à d'autres ANSP/États - (voir A21 pour la définition)

F.21 pour les coûts de Maastricht/CEATS - (voir A22 pour la définition)

F.22 Amortissement - (voir A23 pour la définition)

F.23 Coût du capital (avant financement et impôt sur les sociétés) - (voir A24 pour la définition)

F.24 Total coûts

PRÉVISIONS DES DÉPENSES EN CAPITAL POUR LES SERVICES DE ROUTE

Pour les besoins de la comparaison, les ANSP devraient indiquer des dépenses en capital pour les Terrains & Bâtiments et les Systèmes & Équipements qui concordent avec les chiffres donnés dans le Tableau B : BILAN.

F.25 Terrains & Bâtiments

F.26 Systèmes & Équipements

F.27 Total dépenses en capital (CAPEX)

PRÉVISIONS DE CAPACITÉ POUR LES SERVICES DE ROUTE

Pour les besoins de la comparaison, les chiffres ci-dessous devraient concorder avec ceux du Tableau D : DONNÉES OPÉRATIONNELLES DE HAUT NIVEAU (D27-D28).

F.28 Nombre de secteurs

Le nombre de secteurs CCR comprend les secteurs de contrôle régional et les secteurs de contrôle d'approche.

F.29 Nombre total d'heures par secteur

Glossaires des termes et définitions

Définitions relatives aux catégories de personnel

Élève-contrôleur ab initio : Personne sélectionnée ne possédant aucune qualification connexe préalable, qui reçoit une formation élémentaire dans le but d'obtenir des qualifications théoriques. La phase ab initio prend fin à l'issue d'une formation institutionnelle, avant l'entrée en formation en cours d'emploi (OJT).

Assistant ATC : Employé assigné à des fonctions autres que des fonctions de contrôle au sein d'un organisme ATC, y compris les assistants aux données de vol, mais à l'exclusion du personnel d'appui technique.

ATCO : Personne titulaire d'une licence lui permettant de contrôler le trafic aérien au sein d'un organisme opérationnel particulier. Les contrôleurs exécutifs, les contrôleurs de planification et les chefs de quart sont des ATCO. Pour les besoins de l'examen des performances, les définitions suivantes sont d'application :

ATCO en OPS : ATCO participant à une activité directement liée au contrôle du trafic ou à une activité qu'il doit exercer pour pouvoir contrôler le trafic. Ces activités comprennent l'occupation d'un poste de travail, l'assistance à des cours de recyclage et la supervision des élèves-contrôleurs en formation en cours d'emploi, mais excluent la participation à des projets particuliers, l'enseignement en école de formation et l'instruction sur simulateur.

ATCO hors OPS : ATCO participant à une activité hors OPS, telle que des projets particuliers, l'enseignement en centre de formation, l'instruction sur simulateur, le travail à plein temps à un poste de gestion, etc.

Licence : Une licence ATC fait état des qualifications d'un contrôleur et mentionne les compétences qu'il a acquises auprès d'un organisme particulier, ainsi que la classe de son attestation médicale.

Formation en cours d'emploi (OJT) : Mise en pratique d'un savoir-faire préalablement acquis, sous la supervision d'un instructeur qualifié, en conditions d'exploitation réelles. Cette formation permet à l'élève-contrôleur de se qualifier comme ATCO auprès d'un organisme opérationnel particulier, et/ou à des ATCO déjà qualifiés auprès d'un autre organisme opérationnel d'acquérir une nouvelle qualification.

Définitions relatives à la comptabilisation du personnel et des heures de travail

Pause : Laps de temps, dans un travail par équipe, pendant lequel un individu ou un groupe d'individus n'est pas à son poste de travail, comprenant les heures de déjeuner, les périodes de repos et les pauses de décompression.

Équivalent temps plein (FTE) : Équivalent d'une personne exerçant une tâche ou une fonction particulière à plein temps tout au long de l'année. Un employé travaillant à mi-temps devrait être comptabilisé comme 0,5 FTE. Un ATCO à plein temps passant deux tiers de son temps en OPS et un tiers à enseigner dans un centre de formation ou à participer à des projets particuliers devrait être comptabilisé comme 0,67 FTE et 0,33 FTE comme "ATCO hors OPS".

Heures de service des ATCO en OPS :

Heures de travail contractuelles : Nombre normal d'heures qu'un "ATCO en OPS" passe chaque année au travail, en OPS ou hors OPS, à l'exclusion des jours fériés et des congés payés annuels.

Heures de service : Nombre réel d'heures pendant lesquelles les "ATCO en OPS" sont en service en OPS, y compris les pauses et les heures supplémentaires en OPS. Ce chiffre pourrait être dérivé d'une mesure directe (pointage à l'entrée et à la sortie), être calculé à partir du tableau de service ou être estimé à partir des heures de travail contractuelles, diminuées du temps moyen qu'un ATCO ne passe pas en OPS et majorées du nombre moyen d'heures supplémentaires passées en OPS.

Heures hors service : Nombre total d'heures pendant lesquelles un "ATCO en OPS" n'est pas en service en OPS (congé de maladie, cours de recyclage, etc.). Le temps consacré à des activités hors OPS ("ATCO hors OPS") ne devrait pas être pris en compte ici, mais calculé dans l'optique FTE. Par exemple, un ATCO travaillant à mi-temps sur des projets particuliers devrait être comptabilisé comme 0,5 FTE en OPS. De même, le temps passé en formation en cours d'emploi ne devrait pas être comptabilisé ici, les stagiaires en formation en cours d'emploi n'étant pas considérés comme des ATCO en OPS.

Heures supplémentaires : Temps qu'une personne passe au travail en plus de ses heures de travail contractuelles.

Définitions relatives aux opérations

Services de navigation aérienne (ANS) : Ce terme recouvre cinq grandes catégories d'installations et services : les services de la circulation aérienne (ATS), le service de télécommunications aéronautiques (COM), les services météorologiques pour la navigation aérienne (MET), les services de recherches et de sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS). Les services de navigation aérienne sont fournis à la circulation aérienne pendant toutes les phases de vol (approche, contrôle d'aérodrome et contrôle de route). La mise en œuvre des systèmes CNS/ATM aura pour corollaire le remplacement des services ATS et COM par les services ATM et CNS, respectivement, de portée plus vaste.

Gestion de l'espace aérien (ASM) : Fonction de planification visant essentiellement à l'exploitation optimale de l'espace aérien disponible, moyennant des techniques dynamiques de partage du temps et, parfois, la ségrégation de l'espace aérien entre différentes catégories d'utilisateurs en fonction des besoins à court terme. Dans les systèmes futurs, la gestion de l'espace aérien aura également une fonction stratégique associée à la planification de l'infrastructure.

Service d'information aéronautique (AIS) : Services visant à assurer l'acheminement des renseignements nécessaires à la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne. Ils incluent la préparation et la diffusion des publications d'information aéronautique (AIP), des avis aux navigateurs aériens (NOTAM), des circulaires d'information aéronautique (AIC) et d'autres informations utiles.

Système de contrôle de la circulation aérienne (ATC) : Service assuré dans le but : (i) de prévenir les abordages entre aéronefs et les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles; (ii) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Gestion des courants de trafic aérien (ATFM) : Service de planification tactique et stratégique visant à assurer un écoulement optimal du trafic aérien à destination ou au travers de régions données, aux heures où la demande excède ou risque d'excéder la capacité dont dispose le système de contrôle de la circulation aérienne.

Gestion de la circulation aérienne (ATM) : Gestion systémique visant à permettre aux exploitants d'aéronefs de respecter les heures prévues de départ et d'arrivée et de se tenir aux profils de vol qu'ils privilégient, moyennant un minimum de contraintes, mais dans le respect des niveaux de sécurité fixés. Une telle gestion comporte une composante "sol" et une composante "air" qui, après intégration fonctionnelle, forment un système ATM complet. La composante "air" comprend les éléments nécessaires à son intégration fonctionnelle avec la composante "sol". La composante "sol" comprend les services de la circulation aérienne (ATS), la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM), l'élément principal étant l'ATS.

Services de la circulation aérienne (ATS) : Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Organisme AFIS : Organisme chargé de fournir un service d'information de vol à la circulation d'aérodrome, implanté sur un aérodrome fréquenté par l'Aviation générale internationale (IGA), pour lequel la fourniture d'un service de contrôle d'aérodrome ne se justifie pas 24/24h.

Secteur de l'espace aérien : Partie de l'espace aérien contrôlé par un secteur. En période de faible trafic, plusieurs secteurs de l'espace aérien peuvent être regroupés en un secteur unique.

Organisme de contrôle d'approche (APP) : Organisme ATC fournissant des services ATC au trafic à l'arrivée, au départ et en survol dans l'espace aérien aux alentours d'un aérodrome. Un organisme APP peut fournir des services d'approche pour plusieurs aérodromes. Il est généralement implanté dans la tour de contrôle ou coimplanté avec un CCR. Dans les deux cas, l'organisme APP devrait être comptabilisé comme un organisme distinct. Les petits aérodromes, où la fonction de contrôle d'approche est exercée à partir d'un poste dans la tour de contrôle, ne possèdent pas d'organisme APP distinct.

Centre de contrôle régional (CCR) : Organisme ATC fournissant des services ATC au trafic en route dans des régions de contrôle relevant de sa compétence. Une partie d'un CCR peut également assurer des services d'approche.

Poste de travail FIS : Poste fournissant, dans un CCR, un service d'information de vol aux vols non contrôlés, dans le but de communiquer des avis et des informations utiles pour la conduite sûre et efficace de ces vols.

Poste de gestion des courants de trafic : Poste mis en place dans un CCR pour assurer l'interface nécessaire avec le CFMU au sujet des prestations de service ATFM, ainsi que l'interface avec les Cellules de gestion de l'espace aérien (CGEA) au sujet des prestations de service de gestion de l'espace aérien.

Nombre de secteurs : Nombre de secteurs en configuration maximale, qui correspond à la configuration utilisée durant l'année, dans laquelle le plus grand nombre de secteurs a été ouvert. Pour éviter toute situation extrême non représentative, cette configuration devrait avoir été utilisée pendant au moins 50 heures par an.

Poste : Zone de travail d'une personne (poste de travail) équipée pour la prestation de services ATC.

Secteur : Groupe de postes nécessaires pour fournir des services ATC dans un ou plusieurs secteurs de l'espace aérien (généralement deux postes : un contrôleur radar et un contrôleur de planification).

Heures par secteur : Valeur obtenue en cumulant le nombre d'heures durant lesquelles chaque secteur a été ouvert pendant l'année.

Organisme de contrôle de tour (TWR) : Organisme ATC implanté sur un aérodrome, chargé de fournir des services ATC aux vols à l'atterrissage et au décollage, ainsi qu'au reste du trafic opérant sur la ou les pistes en service. Les grosses plates-formes aéroportuaires peuvent être équipées de plusieurs tours de contrôle, mais ne possèdent qu'un seul organisme de contrôle TWR.

Région d'information de vol (FIR) : Espace aérien de dimensions définies au sein duquel sont assurés le service d'information de vol et le service d'alerte.

Définitions relatives au trafic aérien

Mouvement aéroportuaire : Atterrissage ou décollage d'un aéronef sur un aéroport (Définition OACI Doc 9713). Un posé-décollé est comptabilisé comme un mouvement.

Vol : Exploitation d'un aéronef du décollage à l'atterrissage suivant.

Mouvement : Nombre de vols IFR qui ont été contrôlés au cours d'une année par l'ANSP. Un vol peut traverser plusieurs CCR; le nombre de mouvements contrôlés par l'ANSP peut donc être différent de la somme des mouvements CCR.

Mouvement CCR : Nombre de vols IFR qui ont été contrôlés au cours d'une année par le CCR.

Heures de vol contrôlées : Somme des heures de vol contrôlées au cours d'une année par le CCR. Pour un vol donné, le nombre d'heures de vol contrôlées est dérivé des informations du CFMU ; il s'agit de la différence entre l'heure d'entrée dans l'espace aérien contrôlé et l'heure de sortie de cet espace aérien, telles que mentionnées sur le dernier plan de vol reçu.

Heures de vol contrôlées (en route) : Pour un ANSP donné, il s'agit de la somme des heures de vol contrôlées au cours de l'année par un ou plusieurs CCR.

Circulation aérienne générale (CAG) : Circulation aérienne civile et militaire opérant conformément à la réglementation de l'OACI, par opposition à la circulation opérationnelle militaire (COM).

Circulation opérationnelle militaire (COM) : Circulation aérienne militaire qui, de par sa nature, n'observe pas la réglementation de l'OACI.