

ORGANISATION EUROPEENNE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE
EUROCONTROL

- Décisions de la Commission élargie -

DECISION N° 46

portant amendement des Conditions d'application du Système de redevances de route et Conditions de paiement

LA COMMISSION ELARGIE,

Vu la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL, amendée à Bruxelles le 12 février 1981, et notamment son article 5.2 ;

Vu l'Accord Multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981, et notamment ses articles 3.2 (e) et 6.1 (a) ;

Vu les Conditions d'application du Système de redevances de route et son Annexe 2 (Conditions de paiement) ;

Sur proposition du Comité élargi et du Conseil provisoire,

PREND LA DECISION SUIVANTE :

Article unique

La version coordonnée ci-jointe des Conditions d'application du Système de redevances de route et Conditions de paiement est approuvée.

Les amendements prennent effet le premier jour du mois suivant la date de la présente décision.

Fait à Bruxelles le **07.05.98**

Le Président de la Commission,



C. EINEM



**CONDITIONS D'APPLICATION DU SYSTEME DE
REDEVANCES DE ROUTE ET CONDITIONS DE PAIEMENT**

**ORGANISATION EUROPEENNE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE
EUROCONTROL**

CONDITIONS D'APPLICATION DU SYSTEME

DE REDEVANCES DE ROUTE

ET

CONDITIONS DE PAIEMENT

[Texte établi en application de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route et notamment des dispositions des Articles 3.2 et 6. Les amendements les plus récents ont été adoptés par la Commission élargie le]

Doc. N° 98.60.02/1

Imprimé en 1998

(Cette édition remplace le Doc. N° 98.60.02 de février 1998)

CONDITIONS D'APPLICATION DU SYSTEME DE REDEVANCES DE ROUTE

ARTICLE 1

1. Une redevance est perçue pour chaque vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments (vol IFR), en conformité avec les procédures prises en application des Normes et Pratiques recommandées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence des Etats contractants, telles qu'elles sont énumérées dans l'Annexe 1. En outre, dans les Régions d'information de vol relevant de sa compétence, un Etat contractant peut décider qu'une redevance soit perçue pour tout vol effectué conformément aux règles de vol à vue (vol VFR). Les vols effectués en partie conformément aux règles de vol à vue et en partie conformément aux règles de vol aux instruments (vols mixtes VFR/IFR) dans les Régions d'information de vol relevant de la compétence d'un Etat contractant donné sont soumis, pour la totalité de la distance parcourue dans lesdites Régions d'information de vol, à la redevance perçue dans cet Etat pour les vols IFR.
2. La redevance constitue la rémunération des coûts encourus par les Etats contractants au titre des installations et services de navigation aérienne de route et de l'exploitation du système de redevances de route, ainsi que des coûts encourus par EUROCONTROL pour l'exploitation du système.
3. Les redevances engendrées dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence d'un Etat contractant peuvent être soumises à la taxe à la valeur ajoutée (TVA). EUROCONTROL peut, dans ce cas, percevoir ladite taxe dans les conditions et selon les modalités convenues avec l'Etat concerné.
4. La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu. Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

ARTICLE 2

Pour chaque vol pénétrant dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de plusieurs Etats contractants, une redevance (**R**) unique est perçue qui est égale à la somme des redevances engendrées par ce vol dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de chaque Etat contractant :

$$R = \sum_n r_i$$

La redevance individuelle (r_i) pour les vols dans l'espace aérien relevant de la compétence d'un Etat contractant est calculée conformément aux dispositions de l'Article 3.

ARTICLE 3

Pour l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence d'un Etat contractant donné (i), la redevance pour un vol est calculée suivant la formule :

$$r_i = t_i \times N_i$$

dans laquelle r_i est la redevance, t_i le taux unitaire de redevance et N_i le nombre d'unités de service correspondant audit vol. Les taux unitaires peuvent le cas échéant être fixés séparément pour les vols VFR et IFR.

ARTICLE 4

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

$$N_i = d_i \times p$$

où d_i est le coefficient distance correspondant à l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de l'Etat contractant (i) et p le coefficient poids de l'aéronef intéressé.

ARTICLE 5

1. Le coefficient distance (d_i) est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre :
 - l'aérodrome de départ situé à l'intérieur de l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de l'Etat contractant (i) ou le point d'entrée dans cet espaceet
 - l'aérodrome de première destination situé à l'intérieur dudit espace aérien, ou le point de sortie de cet espace.

Les points d'entrée et de sortie sont les points auxquels la route décrite dans le plan de vol franchit les limites latérales dudit espace aérien. Ce plan de vol tient compte de tous les changements apportés par l'exploitant au plan de vol déposé initialement ainsi que de tous les changements approuvés par l'exploitant qui résultent des mesures de gestion des flux de trafic aérien.

2. La distance à prendre en compte est diminuée de vingt (20) kilomètres pour tout décollage et pour tout atterrissage effectué sur le territoire d'un Etat contractant.

ARTICLE 6

1. Le coefficient poids est égal à la racine carrée du quotient par cinquante (50) du nombre exprimant la mesure de la masse maximum certifiée au décollage de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques, tel qu'elle figure au certificat de navigabilité ou au manuel de vol ou dans tout autre document officiel équivalent, ainsi qu'il suit :

$$p = \sqrt{\frac{\text{Masse max. au décollage}}{50}}$$

Lorsque la masse maximum certifiée au décollage de l'aéronef n'est pas connue des organismes responsables du recouvrement de la redevance, le coefficient poids est établi sur base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister.

2. Toutefois, pour un exploitant qui a déclaré aux organismes responsables du recouvrement de la redevance qu'il dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient poids pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur base de la moyenne des masses maxima au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué tous les ans au moins.
3. Pour le calcul de la redevance, le coefficient poids est exprimé par un nombre comportant deux décimales.

ARTICLE 7

1. Sauf décision contraire d'un Etat contractant, le taux unitaire de redevance est recalculé mensuellement en appliquant le taux de change mensuel moyen entre l'écu et la monnaie nationale pour le mois précédant celui au cours duquel le vol a eu lieu.
2. Le taux de change appliqué est la moyenne mensuelle des "taux croisés à la clôture", calculée par Reuters sur la base du taux BID journalier.

ARTICLE 8

1. Les vols suivants sont exonérés du paiement de la redevance :
 - a) les vols mixtes VFR/IFR ne sont exonérés que dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence du ou des Etat(s) contractant(s) où ils sont effectués exclusivement en VFR et où il n'est pas perçu de redevance pour les vols VFR ;
 - b) les vols se terminant à l'aérodrome de départ de l'aéronef et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a eu lieu (vols circulaires) ;
 - c) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximum autorisée au décollage est inférieure à deux (2) tonnes métriques ;

- d) les vols effectués exclusivement pour le transport, en mission officielle, du monarque régnant ou de sa famille proche, des chefs d'Etat et de gouvernement ainsi que des ministres. Ces vols devront, dans tous les cas, être justifiés par l'indication du caractère spécial du vol sur le plan de vol ;
 - e) les vols de recherche et de sauvetage autorisés par un organisme SAR compétent.
2. En outre, en ce qui concerne les Régions d'information de vol relevant de sa compétence, un Etat contractant peut décider d'exonérer du paiement de la redevance :
- a) les vols militaires de tout Etat ;
 - b) les vols d'entraînement effectués exclusivement en vue d'obtenir un brevet de pilote ou une qualification pour les équipages de conduite, lorsqu'une mention spécifique en est faite dans le plan de vol. Ces vols doivent être effectués dans le seul espace aérien de l'Etat intéressé. Ces vols ne doivent réaliser aucun transport de passagers et/ou de marchandises, ou mise en place ou convoyage d'aéronef ;
 - c) les vols effectués exclusivement en vue de vérifier et de tester les équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol à la navigation aérienne.

ARTICLE 9

Le montant de la redevance est payable au siège d'EUROCONTROL, conformément aux Conditions de paiement qui figurent dans l'Annexe 2. La monnaie de compte utilisée est l'écu.

ARTICLE 10

Les Conditions d'application du système de redevances de route et les taux unitaires sont publiés par les Etats contractants.

FLIGHT INFORMATION REGIONS

REGIONS D'INFORMATION DE VOL

Contracting States

Etats contractants

Federal Republic of Germany

République Fédérale d'Allemagne

Berlin Upper Flight Information Region
Hannover Upper Flight Information Region
Rhein Upper Flight Information Region
Bremen Flight Information Region
Düsseldorf Flight Information Region
Frankfurt Flight Information Region
München Flight Information Region
Berlin Flight Information Region

Région supérieure d'information de vol Berlin
Région supérieure d'information de vol Hanovre
Région supérieure d'information de vol Rhin
Région d'information de vol Brême
Région d'information de vol Düsseldorf
Région d'information de vol Francfort
Région d'information de vol Munich
Région d'information de vol Berlin

Republic of Austria

République d'Autriche

Wien Flight Information Region

Région d'information de vol Vienne

Kingdom of Belgium-Grand Duchy of Luxembourg

Royaume de Belgique-Grand Duché de Luxembourg

Bruxelles Upper Flight Information Region
Bruxelles Flight Information Region

Région supérieure d'information de vol Bruxelles
Région d'information de vol Bruxelles

Republic of Bulgaria

République de Bulgarie

Sofia Flight Information Region
Varna Flight Information Region

Région d'information de vol Sofia
Région d'information de vol Varna

Republic of Cyprus

République de Chypre

Nicosia Flight Information Region

Région d'information de vol Nicosie

Republic of Croatia

République de Croatie

Zagreb Flight Information Region
Zagreb Upper Flight Information Region

Région d'information de vol Zagreb
Région supérieure d'information de vol Zagreb

Kingdom of Denmark

Royaume du Danemark

København Flight Information Region

Région d'information de vol Copenhague

Kingdom of Spain

Royaume d'Espagne

Madrid Upper Flight Information Region
Madrid Flight Information Region
Barcelona Upper Flight Information Region
Barcelona Flight Information Region
Islas Canarias Upper Flight Information Region
Islas Canarias Flight Information Region

Région supérieure d'information de vol Madrid
Région d'information de vol Madrid
Région supérieure d'information de vol Barcelone
Région d'information de vol Barcelone
Région supérieure d'information de vol Iles Canaries
Région d'information de vol Iles Canaries

French Republic

France Upper Flight Information Region
Paris Flight Information Region
Brest Flight Information Region
Bordeaux Flight Information Region
Marseille Flight Information Region
Reims Flight Information Region

République française

Région supérieure d'information de vol France
Région d'information de vol Paris
Région d'information de vol Brest
Région d'information de vol Bordeaux
Région d'information de vol Marseille
Région d'information de vol Reims

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Scottish Upper Flight Information Region
Scottish Flight Information Region
London Upper Flight Information Region
London Flight Information Region

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Région supérieure d'information de vol Scottish
Région d'information de vol Scottish
Région supérieure d'information de vol Londres
Région d'information de vol Londres

Hellenic Republic

Athinai Upper Flight Information Region
Athinai Flight Information Region

République hellénique

Région supérieure d'information de vol Athènes
Région d'information de vol Athènes

Republic of Hungary

Budapest Flight Information Region

République de Hongrie

Région d'information de vol Budapest

Ireland

Shannon Upper Flight Information Region
Shannon Flight Information Region
Shannon Oceanic Transition Area enclosed by the following co-ordinates: 51°North 15°West, 51°North 8°West, 48°30' North 8°West, 49°North 15°West, 51°North 15°West at and above FL55

Irlande

Région supérieure d'information de vol Shannon
Région d'information de vol Shannon
Région de transition océanique de Shannon délimitée par les coordonnées ci-après: 51°Nord 15°Ouest, 51°Nord 8°Ouest, 48°30 Nord 8°Ouest, 49°Nord 15°Ouest, 51°Nord 15°Ouest au niveau de vol 55 et au-dessus

Italian Republic

Milano Upper Flight Information Region
Milano Flight Information Region
Roma Upper Flight Information Region
Roma Flight Information Region
Brindisi Upper Flight Information Region
Brindisi Flight Information Region

République italienne

Région supérieure d'information de vol Milan
Région d'information de vol Milan
Région supérieure d'information de vol Rome
Région d'information de vol Rome
Région supérieure d'information de vol Brindisi
Région d'information de vol Brindisi

Republic of Malta

Malta Flight Information Region

République de Malte

Région d'information de vol Malte

Principality of Monaco

p.m.
(Marseille Flight Information Region)

Principauté de Monaco

p.m.
(Région d'information de vol de Marseille)

Kingdom of Norway

Oslo Upper Flight Information Region
Stavanger Upper Flight Information Region
Trondheim Upper Flight Information Region
Bodø Upper Flight Information Region
Oslo Flight Information Region
Stavanger Flight Information Region
Trondheim Flight Information Region
Bodø Flight Information Region
Bodø Oceanic Flight Information Region

Royaume de Norvège

Région supérieure d'information de vol Oslo
Région supérieure d'information de vol Stavanger
Région supérieure d'information de vol Trondheim
Région supérieure d'information de vol Bodø
Région d'information de vol Oslo
Région d'information de vol Stavanger
Région d'information de vol Trondheim
Région d'information de vol Bodø
Région d'information de vol océanique Bodø

Kingdom of the Netherlands

Amsterdam Flight Information Region

Royaume des Pays-Bas

Région d'information de vol Amsterdam

Portuguese Republic

Lisboa Upper Flight Information Region
Lisboa Flight Information Region
Santa Maria Flight Information Region

République portugaise

Région supérieure d'information de vol Lisbonne
Région d'information de vol Lisbonne
Région d'information de vol Santa Maria

Romania

Bucuresti Flight Information Region

Roumanie

Région d'information de vol Bucarest

Slovak Republic

Bratislava Flight Information Region

République slovaque

Région d'information de vol Bratislava

Republic of Slovenia

Ljubljana Flight Information Region

République de Slovénie

Région d'information de vol Ljubljana

Kingdom of Sweden

Malmö Upper Flight Information Region
Stockholm Upper Flight Information Region
Sundsvall Upper Flight Information Region
Malmö Flight Information Region
Stockholm Flight Information Region
Sundsvall Flight Information Region

Royaume de Suède

Région supérieure d'information de vol Malmö
Région supérieure d'information de vol Stockholm
Région supérieure d'information de vol Sundsvall
Région d'information de vol Malmö
Région d'information de vol Stockholm
Région d'information de vol Sundsvall

Swiss Confederation

Switzerland Upper Flight Information Region
Switzerland Flight Information Region

Confédération suisse

Région supérieure d'information de vol Suisse
Région d'information de vol Suisse

Czech Republic

Praha Flight Information Region

République tchèque

Région d'information de vol Praha

Republic of Turkey

Ankara Flight Information Region
Istanbul Flight Information Region

République de Turquie

Région d'information de vol Ankara
Région d'information de vol Istanbul

CONDITIONS DE PAIEMENT

CLAUSE 1

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

CLAUSE 2

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

CLAUSE 3

Le paiement est réputé reçu par EUROCONTROL à la date de valeur à laquelle le montant dû a été crédité sur un compte bancaire désigné par EUROCONTROL. La date de valeur est celle à laquelle EUROCONTROL peut utiliser les fonds.

CLAUSE 4

1. Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en écus des factures réglées et des notes de crédit déduites. La nécessité d'indiquer les montants en écus des factures vaut également pour les usagers utilisant la possibilité de payer en monnaie nationale.

2. Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné des indications visées au paragraphe 1 ci-dessus pour permettre son affectation à une (des) facture(s) spécifique(s), EUROCONTROL peut affecter le paiement :
 - d'abord aux intérêts et ensuite
 - aux plus anciennes des factures impayées.

CLAUSE 5

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

CLAUSE 6

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

CLAUSE 7

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

(1) à compter du 1er avril 1998