

# ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

## EUROCONTROL

- Décisions de la Commission élargie -

### DÉCISION N° 80

***portant modification des Principes d'établissement de l'assiette des redevances pour services de navigation aérienne de route et principes de calcul des taux unitaires***

LA COMMISSION ÉLARGIE ,

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, et en particulier son Article 5.2 ;

Vu l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981, et notamment le paragraphe 2(a) de son Article 3 ainsi que le paragraphe 1(a) de son Article 6 ;

Vu les Principes d'établissement de l'assiette des redevances pour services de navigation aérienne de route et principes de calcul des taux unitaires ;

Sur proposition du Comité élargi et du Conseil provisoire,

PREND LA DÉCISION SUIVANTE :

#### Article 1

Les Principes d'établissement de l'assiette des redevances pour services de navigation aérienne de route et principes de calcul des taux unitaires sont modifiés comme suit :

1.1 Au paragraphe 1.1, le renvoi aux documents OACI est rédigé comme suit :

*(...) la " Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne » telle qu'énoncée dans le document OACI 9082 et dans le « Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne » (Document OACI 9161) (...)"*

1.2 Au paragraphe 1.2, la dernière phrase est remplacée par la suivante :

*(...) "Les États contractants sont tenus d'appliquer ces principes à tous les fournisseurs d'installations et de services de navigation aérienne dont les coûts sont inclus dans leur assiette des redevances."*

1.3 Au paragraphe 2.1.1, les deuxième et troisième alinéas sont supprimés.

1.4 Le paragraphe 2.1.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

*" Les coûts d'investissement comprennent le coût du capital afférent à la phase préopérationnelle. Les méthodes applicables en l'espèce consistent, soit à inclure les intérêts dans le coût du capital à mesure qu'ils deviennent dus, soit à capitaliser ces montants à amortir sur la durée de vie des immobilisations. Les deux méthodes comptables sont acceptables. "*

1.5 Au troisième alinéa du paragraphe 2.4, les nouvelles dispositions h. et i. sont ajoutées, comme suit :

- “ h *proportionnellement à la distance moyenne parcourue ou à la durée moyenne de vol dans les zones de contrôle de route et d'approche / d'aérodrome ;*
- i. *en fonction de la structure organisationnelle de la fourniture des services de la circulation aérienne. “*

L'alinéa commençant par “*La répartition des coûts entre les services de route et d'approche/d'aérodrome (...)*” et contenant les 9 critères d'imputation des coûts numérotés de a. à i. est déplacé dans son intégralité vers le paragraphe 2, “Principes comptables”, après la phrase se terminant par « *...les principes comptables généralement admis* ” .

1.6 Le paragraphe 2.10 est remplacé par les paragraphes 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 et 2.10.4, comme suit :

“ 2.10.1. *Les États doivent renforcer la coordination entre les autorités nationales concernées (Administration de l'aviation civile et Administration météorologique – si distinctes) et les prestataires de services concernés (prestataire de services MET aéronautiques et prestataire de services de navigation aérienne – si distincts), afin de faire en sorte que les coûts MET imputés aux usagers de l'aviation civile soient justifiés et dûment établis.*

2.10.2. *Les États doivent s'assurer que leur prestataire de services MET aéronautiques dresse un inventaire complet des installations et services MET (directs et essentiels) ainsi que des produits et fonctions MET aéronautiques requis pour les seuls besoins aéronautiques. Cet inventaire doit être assorti de renvois pertinents aux Annexes de l'OACI (en particulier l'Annexe 3), aux Procédures pour les services de navigation aérienne, au Plan de navigation aérienne pour la région Europe ainsi qu'aux réglementations nationales utiles.*

2.10.3. *Les informations communiquées aux usagers de l'aviation civile doivent l'être au niveau des produits/fonctions. Les États doivent instaurer des systèmes transparents de comptabilité analytique dans les meilleurs délais possibles. Une fois ces derniers mis en œuvre, les États doivent faire en sorte que toutes les informations utiles s'y rapportant (à commencer par les inventaires) soient mises à la disposition des représentants habilités des usagers de l'aviation civile.*

2.10.4. *Une ventilation des coûts MET par "catégories de postes" (personnel, fonctionnement, amortissements, intérêts, autres) doit être établie à l'échelon multilatéral, en tant qu'annexe aux tableaux d'information d'EUROCONTROL."*

1.7 L'APPENDICE VI (Glossaire) est complété par les définitions suivantes :

“**Autorité ANS autonome.** Voir le “ Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne ”, Document OACI 9161, paragraphes 2.11 et suivants.

**Administration de l'aviation civile.** *Autorité indépendante chargée de fonctions de réglementation. Parfois, elle est aussi responsable de la gestion des aéroports et/ou des services de navigation aérienne.*

**Constitution en société.** *Création d'un organisme juridique, privé ou public, pour administrer certaines installations ou certains services, soit en vertu d'une loi spécifique, soit en vertu d'une législation existante, comme le droit des sociétés. Une fois constitué en société, l'organisme devient autonome.* "

1.8 APPENDICE VII (Régulation économique) :

Cette modification ne concerne pas la version française des Principes.

Article 2

Ces modifications prennent effet le premier jour du mois suivant la date de la présente Décision.

Fait à Bruxelles, le 08.10.04

Le Président de la Commission

P. LUNARDI

