

**ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

**EUROCONTROL**

- Décisions de la Commission élargie -

**DÉCISION N°99**

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

LA COMMISSION ÉLARGIE,

Vu la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL", telle qu'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 les paragraphes 2(a) et 2(e) de son article 3 ainsi que le paragraphe 1(a) de son article 6 ;

Sur proposition du Comité élargi et du Conseil provisoire,

PREND LA DÉCISION SUIVANTE :

**Article unique**

Les versions coordonnées des « Principes d'établissement de l'assiette des coûts pour les redevances des services de route et principes de calcul des taux unitaires » et des « Conditions d'application du système de redevances de route et conditions de paiement » sont approuvées.

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

Fait à Bruxelles, le 18.09.07

La Présidente de la Commission,

*(soumis à la signature)*

M. ÁLVAREZ ARZA

Service central des redevances de route



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

**ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE  
EUROCONTROL**

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

[Texte approuvé par la Commission élargie et entré en vigueur le ../../.]

**Imprimé en  
(La présente édition remplace le Doc. n° 06.60.02/3)**

## CONDITIONS D'APPLICATION DU SYSTÈME DE REDEVANCES DE ROUTE

### ARTICLE 1

1. Une redevance est perçue pour chaque vol effectué en conformité avec les procédures adoptées en application des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans l'espace aérien relevant de la responsabilité des États contractants. Aux fins d'établissement des redevances de route, cet espace aérien est divisé en zones tarifaires de route, définies par les États contractants et énumérées dans l'annexe 1.
2. La redevance constitue la rémunération des coûts supportés par les États contractants au titre des installations et services de navigation aérienne de route et de l'exploitation du système de redevances de route, ainsi que des coûts supportés par EUROCONTROL pour l'exploitation du système.
3. Les redevances engendrées dans une zone tarifaire donnée peuvent être soumises à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). EUROCONTROL peut, dans ce cas, percevoir ladite taxe dans les conditions et selon les procédures convenues avec le ou les États contractants concernés.
4. Les redevances engendrées dans une zone tarifaire donnée peuvent être soumises à un ou plusieurs systèmes d'incitation. EUROCONTROL peut mettre en œuvre le ou les systèmes d'incitation dans les conditions et selon les procédures convenues avec le ou les États contractants concernés.
5. 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 zones tarifaires énumérées dans l'annexe 1, une redevance (**R**) unique est perçue qui est égale à la somme des redevances engendrées par ce vol dans l'espace aérien des zones tarifaires concernées :

$$R = \sum_n r_i$$

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

### ARTICLE 3

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

$$r_i = t_i \times N_i$$

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

#### **ARTICLE 4**

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

$$N_i = d_i \times p$$

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

#### **ARTICLE 5**

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

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

et

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

Les points d'entrée et de sortie sont les points auxquels la route décrite dans le plan de vol franchit les limites latérales de ladite zone tarifaire. 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 courants de trafic aérien.

2. Pour les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires), l'article 5.1 est d'application, sauf dans les deux cas suivants :

- a) pour un vol circulaire effectué exclusivement dans une même zone tarifaire, le coefficient distance est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre l'aérodrome et le point le plus éloigné de l'aérodrome, multiplié par deux (2) ;
- b) pour un vol circulaire effectué dans plus d'une zone tarifaire, l'article 5.1 est d'application, sauf dans la zone tarifaire contenant le point le plus éloigné de l'aérodrome, où le coefficient distance est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique totale exprimée en kilomètres entre le point d'entrée dans ladite zone tarifaire et le point le plus éloigné de l'aérodrome et de ce point le plus éloigné au point de sortie de la zone tarifaire considérée.

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

## **ARTICLE 6**

1. Le coefficient poids (**p**) - exprimé par un nombre comportant deux décimales - est égal à la racine carrée du quotient par cinquante (50) du nombre exprimant la mesure de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef - exprimée en tonnes métriques par un nombre comportant une décimale - telle qu'elle figure sur le certificat de navigabilité, sur le manuel de vol ou sur tout autre document officiel équivalent, ainsi qu'il suit :

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

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

2. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, le coefficient poids est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée autorisée pour cet aéronef par son État d'immatriculation.
3. Toutefois, pour un exploitant qui a déclaré à EUROCONTROL – au plus tard le dernier jour ouvrable du mois civil au cours duquel sa flotte a changé et au moins annuellement - 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 la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

## **ARTICLE 7**

1. Le taux unitaire de redevance (**t<sub>i</sub>**) est établi en euros.
2. À moins que le ou les États contractants intéressés n'en décident autrement, le taux unitaire de redevance pour une zone tarifaire n'ayant pas l'euro pour monnaie nationale est recalculé mensuellement sur la base du taux de change mensuel moyen entre l'euro et la monnaie nationale pour le mois précédant celui au cours duquel le vol a eu lieu. Le taux de change appliqué est la moyenne mensuelle du "taux croisé à la clôture", calculée par Reuters sur la base du taux journalier à l'achat (taux bid).

## **ARTICLE 8**

1. Les vols suivants sont exonérés du paiement de la redevance :
  - a. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux (2) tonnes métriques ;
  - b. les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, le monarque régnant et sa proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements ; dans tous les cas, cette situation doit être dûment établie par l'indication du statut ou une remarque dans le plan de vol ;
  - c. les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat.

2. En outre, en ce qui concerne une zone tarifaire donnée relevant de sa ou de leur responsabilité, le ou les États contractants peuvent exonérer du paiement de la redevance :
- a. les vols militaires effectués par des aéronefs militaires de tout État ;
  - b. les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, et lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol ; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de la zone tarifaire considérée ; les vols ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;
  - c. les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés ;
  - d. les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ;
  - e. les vols effectués exclusivement en VFR à l'intérieur de la zone tarifaire considérée ;
  - f. les vols humanitaires autorisés par l'organisme compétent adéquat ;
  - g. les vols effectués par les douanes et la police.

#### **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'euro.

#### **ARTICLE 10**

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

|                                  |
|----------------------------------|
| <b>ZONES TARIFAIRES DE ROUTE</b> |
|----------------------------------|

| <b><u>Dénomination de la zone tarifaire</u></b> | <b><u>Description de l'espace aérien</u></b>   | <b><u>État(s) contractant(s)</u></b>                   |
|---|--|--|
| Albanie   | Région d'information de vol Tirana<br>Région supérieure d'information de vol Tirana  | <u>République d'Albanie</u>                            |
| Allemagne                                       | Région supérieure d'information de vol Hannover<br>Région supérieure d'information de vol Rhein<br>Région d'information de vol Bremen<br>Région d'information de vol Langen<br>Région d'information de vol München | <u>République fédérale d'Allemagne</u>                 |
| Arménie   | Région d'information de vol Yerevan  | <u>République d'Arménie</u> <sup>1</sup>               |
| Autriche  | Région d'information de vol Wien   | <u>République d'Autriche</u>                           |
| Belgique - Luxembourg                           | Région supérieure d'information de vol Bruxelles<br>Région d'information de vol Bruxelles  | <u>Royaume de Belgique - Grand-Duché de Luxembourg</u> |
| Bosnie-Herzégovine                              | Région supérieure d'information de vol Sarajevo<br>Région d'information de vol Sarajevo  | <u>Bosnie-Herzégovine</u>                              |
| Bulgarie  | Région d'information de vol Sofia<br>Région d'information de vol Varna   | <u>République de Bulgarie</u>                          |
| Chypre  | Région d'information de vol Nicosia  | <u>République de Chypre</u>                            |
| Croatie   | Région d'information de vol Zagreb<br>Région supérieure d'information de vol Zagreb  | <u>République de Croatie</u>                           |
| Danemark  | Région d'information de vol København  | <u>Royaume du Danemark</u>                             |
| Espagne continentale                            | Région supérieure d'information de vol Madrid<br>Région d'information de vol Madrid<br>Région supérieure d'information de vol Barcelona<br>Région d'information de vol Barcelona                                   | <u>Royaume d'Espagne</u>                               |
| Iles Canaries                                   | Région supérieure d'information de vol Islas Canarias<br>Région d'information de vol Islas Canarias  | <u>Royaume d'Espagne</u>                               |

<sup>1</sup> non encore techniquement intégrée



| <u>Dénomination de la zone tarifaire</u>    | <u>Description de l'espace aérien</u>   | <u>État(s) contractant(s)</u>                              |
|---|---|--|
| Finlande                                    | Région supérieure d'information de vol Finlande<br>Région d'information de vol Finlande   | <u>République de Finlande</u>                              |
| France                                      | Région supérieure d'information de vol France<br>Région d'information de vol Paris<br>Région d'information de vol Brest<br>Région d'information de vol Bordeaux<br>Région d'information de vol Marseille<br>Région d'information de vol Reims   | <u>République française</u>                                |
| Royaume-Uni                                 | Région supérieure d'information de vol Scottish<br>Région d'information de vol Scottish<br>Région supérieure d'information de vol London<br>Région d'information de vol London  | <u>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</u> |
| Grèce                                       | Région supérieure d'information de vol Athinaï<br>Région d'information de vol Athinaï   | <u>République hellénique</u>                               |
| Hongrie                                     | Région d'information de vol Budapest  | <u>République de Hongrie</u>                               |
| Irlande                                     | Région supérieure d'information de vol Shannon<br>Région d'information de vol Shannon<br>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<br>Région de transition océanique Nord délimitée par les coordonnées ci-après : 57° Nord 15° Ouest, 54° Nord 15° Ouest, 57° Nord 10° Ouest, 54°34'Nord 10° Ouest au niveau de vol 55 et au-dessus | <u>Irlande</u>   |
| Italie                                      | Région supérieure d'information de vol Milano<br>Région d'information de vol Milano<br>Région supérieure d'information de vol Roma<br>Région d'information de vol Roma<br>Région supérieure d'information de vol Brindisi<br>Région d'information de vol Brindisi   | <u>République italienne</u>                                |
| Lituanie                                    | Région d'information de vol Vilnius   | <u>République de Lituanie</u> <sup>1</sup>                 |
| Ancienne République yougoslave de Macédoine | Région d'information de vol Skopje  | <u>L'ancienne République yougoslave de Macédoine</u>       |
| Malte                                       | Région supérieure d'information de vol Malta<br>Région d'information de vol Malta   | <u>République de Malte</u>                                 |

<sup>1</sup> non encore techniquement intégrée

| <u>Dénomination de la zone tarifaire</u> | <u>Description de l'espace aérien</u>  | <u>État(s) contractant(s)</u>                                  |
|--|--|--|
| Moldavie                                 | Région d'information de vol Chisinau   | <u>République de Moldavie</u>                                  |
| Norvège                                  | Région supérieure d'information de vol Norvège<br>Région d'information de vol Norvège<br>Région d'information de vol océanique Bodø  | <u>Royaume de Norvège</u>                                      |
| Pays-Bas                                 | Région d'information de vol Amsterdam  | <u>Royaume des Pays-Bas</u>                                    |
| Pologne                                  | Région d'information de vol Warszawa   | <u>République de Pologne</u> <sup>1</sup>                      |
| Lisbonne                                 | Région supérieure d'information de vol Lisboa<br>Région d'information de vol Lisboa  | <u>République portugaise</u>                                   |
| Santa Maria                              | Région d'information de vol Santa Maria  | <u>République portugaise</u>                                   |
| Roumanie                                 | Région d'information de vol Bucuresti  | <u>Roumanie</u>  |
| Belgrade                                 | Région supérieure d'information de vol Beograd<br>Région d'information de vol Beograd  | <u>République de Serbie</u><br><u>République du Monténégro</u> |
| Slovaquie                                | Région d'information de vol Bratislava   | <u>République slovaque</u>                                     |
| Slovénie                                 | Région d'information de vol Ljubljana  | <u>République de Slovénie</u>                                  |
| Suède                                    | Région supérieure d'information de vol Suède<br>Région d'information de vol Suède  | <u>Royaume de Suède</u>  |
| Suisse                                   | Région supérieure d'information de vol Suisse<br>Région d'information de vol Suisse  | <u>Confédération suisse</u>                                    |
| République tchèque                       | Région d'information de vol Praha  | <u>République tchèque</u>                                      |
| Turquie                                  | Région d'information de vol Ankara<br>Région d'information de vol Istanbul   | <u>République de Turquie</u>                                   |
| Ukraine                                  | Région d'information de vol Kyiv<br>Région d'information de vol Simferopol'<br>Région d'information de vol Odesa<br>Région d'information de vol Kharkiv<br>Région d'information de vol L'viv | <u>Ukraine</u> <sup>1</sup>                                    |

---

<sup>1</sup> non encore techniquement intégrée

CONDITIONS DE PAIEMENT

CLAUSE 1

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

CLAUSE 2

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

CLAUSE 3

Le paiement est réputé reçu par EUROCONTROL à la date de valeur à laquelle les montants dus ont été crédités sur un compte bancaire désigné par EUROCONTROL. La date de valeur est celle à laquelle EUROCONTROL peut utiliser les fonds.

CLAUSE 4

1. Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en euros des factures réglées et des notes de crédit déduites. La nécessité d'indiquer les montants en euros des factures vaut également pour les usagers utilisant la possibilité de payer en monnaie nationale.
2. Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné des indications visées au paragraphe 1 ci-dessus pour permettre son affectation à une ou des factures spécifiques, EUROCONTROL affectera 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 un moyen électronique préalablement agréé par EUROCONTROL. La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à EUROCONTROL, fixée à 60 jours à compter de la date de la facture, est indiquée sur cette dernière.
2. La date de dépôt des réclamations est la date de leur réception par EUROCONTROL.
3. Les réclamations, dont l'objet doit être clairement précisé, doivent être accompagnées des pièces justificatives appropriées.
4. Le dépôt d'une réclamation par un usager n'autorise pas celui-ci à porter le montant contesté en déduction de la facture en cause, à moins qu'EUROCONTROL ne l'y ait autorisé.
5. Si EUROCONTROL et un usager sont débiteur et créancier l'un de l'autre, aucun paiement compensatoire ne peut être effectué sans l'accord préalable d'EUROCONTROL.

CLAUSE 6

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

CLAUSE 7

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

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



**PRINCIPES D'ÉTABLISSEMENT DE L'ASSIETTE DES  
COÛTS POUR LES REDEVANCES DES SERVICES DE  
ROUTE ET PRINCIPES DE CALCUL DES TAUX UNITAIRES**

**ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION  
AÉRIENNE**

**E U R O C O N T R O L**

**PRINCIPES D'ÉTABLISSEMENT DE L'ASSIETTE DES  
COÛTS POUR LES REDEVANCES DES SERVICES DE  
ROUTE ET PRINCIPES DE CALCUL DES TAUX UNITAIRES**

[Texte approuvé par la Commission élargie le xx  
et entré en vigueur le xx]

**Imprimé en**

**(Le présent document remplace le Doc. n° 04.60.01 de novembre 2004)**

## TABLE DES MATIÈRES

|   | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| <b>CHAPITRE 1 GÉNÉRALITÉS</b>   | <b>1</b>    |
| <b>CHAPITRE 2 PRINCIPES COMPTABLES - GÉNÉRALITÉS</b>  | <b>6</b>    |
| <b>CHAPITRE 3 INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES COÛTS À INCLURE DANS L'ASSIETTE</b>                                | <b>9</b>    |
| 3.1 Coûts d'investissement  | 9           |
| 3.2 Autres coûts de fonctionnement  | 11          |
| 3.3 Coûts de personnel  | 11          |
| 3.4 Coûts de la gestion du trafic aérien (ATM)  | 11          |
| 3.5 Coûts de communications, navigation et surveillance (CNS)   | 12          |
| 3.6 Coûts de formation et de perfectionnement des personnels  | 12          |
| 3.7 Coûts d'études, de tests et d'essais  | 12          |
| 3.8 Coûts administratifs  | 13          |
| 3.9 Coûts des services d'information aéronautique (AIS)   | 13          |
| 3.10 Coûts MET  | 13          |
| 3.11 Coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR)  | 14          |
| 3.12 Coûts EUROCONTROL  | 14          |
| <b>CHAPITRE 4 CALCUL DU TAUX UNITAIRE</b>   | <b>15</b>   |
| 4.1 Résultats financiers de l'année « n - 1 »   | 15          |
| 4.2 Vols exonérés   | 16          |
| 4.3 Détermination des unités de service   | 16          |
| <b>CHAPITRE 5 CALCUL DU TAUX UNITAIRE ADMINISTRATIF RÉGIONAL</b>  | <b>16</b>   |
| <b>CHAPITRE 6 CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES PRINCIPES</b>   | <b>17</b>   |
| 6.1 Recours   | 17          |
| 6.2 Examen des redevances   | 17          |
| <b>CHAPITRE 7 MESURES D'EXÉCUTION</b>   | <b>17</b>   |
| <b>CHAPITRE 8 ENTRÉE EN VIGUEUR</b>   | <b>17</b>   |
| Appendice I Exemple de calcul du coût du capital  | 18          |
| Appendice II Tableaux de déclaration types  | 19          |
| Appendice III Calcul du taux unitaire   | 27          |
| Appendice IV Coûts GNSS   | 30          |
| Appendice V Définition du capital employé   | 31          |
| Appendice VI Glossaire  | 32          |
| Appendice VII Lignes directrices à l'usage des États contractants ayant l'intention d'adopter le mécanisme alternatif | 35          |

## 1. GÉNÉRALITÉS

Les États parties à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route (États contractants) sont convenus d'adopter une politique commune pour le calcul des redevances et de leur assiette de coûts.

À cet effet, les États contractants ont adopté les principes ci-après.

1.1 Ces principes sont fondés sur ceux exposés dans la « Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne », figurant dans le Document OACI 9082, ainsi que dans le « Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne » (Document OACI 9161), sous réserve de toute modification apportée pour tenir compte d'autres méthodes propres au système de redevances de route d'EUROCONTROL.

1.2 Les États contractants établissent dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité des zones tarifaires de route dans lesquelles des services de route sont fournis aux usagers de l'espace aérien.

Les zones tarifaires de route sont définies d'une manière compatible avec les opérations et les services de contrôle du trafic aérien, après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

Une zone tarifaire de route s'étend du sol jusques et y compris l'espace aérien supérieur, sans préjudice de la possibilité ouverte à un État contractant d'établir une zone spécifique pour une région terminale complexe, après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

Si une zone tarifaire de route s'étend sur l'espace aérien de plus d'un État contractant, les États contractants concernés prennent les mesures nécessaires pour assurer la cohérence et l'uniformité de l'application des présents principes à l'espace aérien concerné. Ils en informent EUROCONTROL.

1.3 Les redevances de route reflètent les coûts supportés directement ou indirectement pour la fourniture de services de route, y compris les coûts EUROCONTROL. Les coûts des services de route sont financés au moyen des redevances de route imposées aux usagers des services de route, sans préjudice du financement des exonérations accordées à certains usagers des services de route au moyen d'autres sources de financement, conformément au paragraphe 4.2.

Il est tenu compte de l'ensemble des installations et services de navigation aérienne de route dont chaque État contractant a la charge en vertu des Accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI et des plans régionaux de navigation aérienne correspondants, qui servent de base à l'établissement des plans nationaux. Il s'ensuit que seuls peuvent être inclus les installations et services fournis à la circulation civile et militaire opérant conformément à la réglementation OACI (circulation aérienne générale : CAG). Les États contractants sont tenus d'appliquer ces principes à tous les prestataires d'installations et de services de navigation aérienne dont les coûts sont inclus dans leur assiette des coûts.

Ces prestataires établissent les coûts supportés pour fournir des services de route en ce qui concerne les installations et les services prévus et mis en œuvre dans le cadre du plan de navigation aérienne de l'OACI applicable, dans les zones tarifaires de route relevant de leur responsabilité. Ces coûts comprennent les frais généraux, la formation, les études, les essais, ainsi que la recherche et le développement consacrés à ces services.



Les États contractants peuvent établir les coûts suivants lorsqu'ils sont supportés dans le cadre de la fourniture de services de route :

- (a) coûts supportés par les autorités nationales concernées ;
- (b) coûts supportés par les organismes agréés, à savoir ceux qui agissent au nom de ces autorités nationales ;
- (c) coûts découlant d'accords internationaux.

Sans préjudice d'autres sources de financement, et pour assurer un niveau élevé de sécurité, de rentabilité et de prestation de services, les redevances de route peuvent être utilisées pour financer des projets visant à aider certaines catégories d'usagers de l'espace aérien ou des prestataires de services de navigation aérienne dans le but d'améliorer les infrastructures de navigation aérienne collectives, la fourniture de services de route et l'utilisation de l'espace aérien dans le respect de la législation applicable.

- 1.4 Les États contractants établissent leur assiette des coûts afin de prendre en compte les coûts du système de navigation aérienne de route relevant de leur compétence. Pour calculer le taux unitaire de l'année « n + 1 », des comptes prévisionnels d'exploitation sont établis de telle manière que les coûts au titre de l'année « n + 1 » soient déterminés en fonction des coûts réels disponibles pour le dernier exercice financier achevé (année « n - 1 »), actualisés en fonction des données disponibles, et notamment des prévisions budgétaires relatives aux années « n » et « n + 1 ». Des mesures adéquates doivent être prises pour éviter que les coûts ne soient comptés deux fois.

Toutefois, les États contractants peuvent choisir de fixer leur taux unitaire à l'avance, pour une période de trois à cinq ans. Dans ce cas, ils établissent les prévisions de coûts et d'unités de service pour chacune des années correspondantes.

En cas de modifications importantes et inattendues du trafic ou des coûts, les taux unitaires peuvent être modifiés pendant l'année en cause.

- 1.5 La prise en compte des installations et services est subordonnée à l'une des conditions suivantes: soit ils sont en exploitation, soit leur mise en exploitation est prévue pour la fin de l'année « n + 1 ». Les installations mises en service en cours d'année sont prises en compte uniquement au prorata temporis.

Les arrêts temporaires de fonctionnement d'une installation (à la suite d'une panne ou pour raison de maintenance) ne sont pas pris en considération.

- 1.6 La période comptable s'étend du 1er janvier au 31 décembre.

- 1.7 L'assiette des coûts est établie par les États contractants dans leur monnaie nationale ou en euros. Les premières estimations, accompagnées des données complémentaires, sont communiquées au Service central des redevances de route (SCRR) d'EUROCONTROL au plus tard le 1<sup>er</sup> juin de l'année « n ». Les données définitives, accompagnées des données complémentaires, sont communiquées au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de l'année « n », conformément aux tableaux types figurant à l'appendice II.

Indépendamment de la période pour laquelle les taux unitaires sont fixés, les coûts et les données complémentaires couvrent la période allant jusqu'à l'année « n + 5 ».

- 1.8 Afin de créer une base monétaire commune, le SCRR convertit en euros les montants notifiés des assiettes. Le taux de change utilisé à cette fin est la moyenne mensuelle du « taux croisé à la clôture », calculée par Reuters sur la base du taux journalier à l'achat (taux BID) de chacune des monnaies nationales par rapport à l'euro, pour le mois d'avril de l'année « n » pour les premières estimations et pour le mois de septembre de l'année « n » pour les données définitives.

Les États contractants qui connaissent un taux d'inflation élevé peuvent convertir directement en euros leurs coûts pour l'année « n + 1 » établis en prix constants (c'est-à-dire non ajustés pour tenir compte de l'inflation), en utilisant le taux de change effectivement applicable au moment du calcul. Cette méthode est privilégiée et devrait être utilisée par tous les États contractants à taux d'inflation élevé, c'est-à-dire supérieur à 15 % par an.

Une autre méthode consiste, pour un État contractant, à convertir en euros ses coûts pour l'année « n + 1 » établis en prix courants en utilisant le taux de change moyen prévisionnel pour l'année « n + 1 ». Le taux de change prévisionnel devrait alors tenir compte, d'une manière générale, de l'écart entre le taux d'inflation prévu pour cet État et celui prévu pour les États de l'Union économique et monétaire (UEM) pour l'année « n + 1 ».

Dans les deux cas, le taux unitaire ainsi calculé reste constant tout au long de l'année « n + 1 ».

#### 1.9 Mécanisme correcteur

Le calcul des redevances pour l'année « n + 1 » étant effectué sur la base des estimations de coûts et de trafic pour la période considérée, un mécanisme correcteur est appliqué afin que seuls les coûts réels du service soient en fin de compte recouverts.

Lorsque les taux unitaires sont fixés à l'avance pour une période de trois à cinq ans, le mécanisme correcteur est appliqué afin que seuls les coûts réels du service soient en fin de compte recouverts.

Le mécanisme correcteur est décrit en détail aux appendices II et III et au paragraphe 4 ci-dessous.

#### 1.10 Consultation des usagers de l'espace aérien

- 1.10.1. Les États contractants s'assurent que les représentants des usagers de l'espace aérien sont consultés sur la politique de tarification à intervalles réguliers. À cette fin, ils leur fournissent les informations nécessaires sur le mécanisme de tarification qu'ils utilisent, comme le prévoit l'appendice II, et ils organisent une séance de consultation efficace et transparente pour présenter ces informations, ainsi que les informations visées au paragraphe 1.10.2. ci-dessous, en présence des prestataires de services de navigation aérienne concernés.

La documentation nécessaire, à l'exclusion de toute information de nature confidentielle, est mise à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL trois semaines avant la séance de consultation.

- 1.10.2. Les États contractants et/ou les prestataires de services de navigation aérienne organisent un échange d'informations sur l'assiette des coûts, les investissements projetés et le trafic attendu avec les représentants des usagers de l'espace aérien, à leur demande. Ils mettent alors de façon transparente à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL leurs coûts respectifs établis conformément au paragraphe 1.3.

Les informations de nature non confidentielle visées ci-dessus reposent sur les tableaux et modalités contenus dans l'appendice II (tableau de déclaration 1 et informations supplémentaires).

- 1.10.3. Les représentants des usagers de l'espace aérien sont consultés par le Comité élargi pour les redevances de route, notamment sur les premières estimations et les données définitives de l'assiette des coûts de l'année « n + 1 » ainsi que sur toute modification des principes EUROCONTROL d'établissement de l'assiette des coûts.

Les consultations relatives aux premières estimations et aux données définitives ont lieu environ 3 semaines après les dates données au paragraphe 1.7.

Ces données sont mises à la disposition des usagers de l'espace aérien 3 semaines avant les dates fixées pour ces consultations.

#### 1.11 Mesures d'incitation, y compris la régulation économique indépendante

- 1.11.1 Les États contractants peuvent établir ou approuver des systèmes d'incitation qui consistent en l'octroi d'avantages ou de désavantages financiers appliqués sur une base non discriminatoire et transparente, pour soutenir des améliorations dans la fourniture de services de route, et qui entraînent un calcul différent des redevances en vertu de ce qui suit. Ces mesures d'incitation peuvent s'appliquer aux prestataires de services de navigation aérienne ou aux usagers de l'espace aérien.

Lorsqu'un État contractant décide d'appliquer un système d'incitation à des prestataires de services de navigation aérienne, il fixe préalablement, après la consultation visée au paragraphe 1.10.1., les conditions sur la base desquelles est déterminé le niveau maximal du taux unitaire ou du revenu pour chaque année sur une période ne dépassant pas cinq ans. Ces conditions sont fixées par référence au niveau de coût projeté (y compris les coûts du capital) au cours de cette période, et elles peuvent également fixer des modulations financières (au-dessus ou en dessous des coûts attendus) en fonction d'aspects particuliers des performances du prestataire de services de navigation aérienne, qui peuvent comprendre : efficacité, qualité de service, réalisation de certains projets, étapes ou compétences ou un niveau de coopération avec d'autres prestataires de services de navigation aérienne, pour tenir compte des effets de réseau.

Lorsqu'un État contractant décide d'appliquer un système d'incitation, notamment des modulations des périodes nocturnes, aux usagers de l'espace aérien, il module, après la consultation visée au paragraphe 1.10.1., les redevances dues par eux en vue de refléter les efforts qu'ils ont déployés pour optimiser l'utilisation des services de route, réduire les coûts globaux de ces services et accroître leur efficacité, notamment en diminuant les redevances liées aux équipements embarqués qui accroissent les capacités, ou pour compenser les inconvénients résultant du choix d'itinéraires moins encombrés.

Ces systèmes d'incitation sont limités dans le temps, la portée et les montants. Les économies estimées résultant des améliorations de l'efficacité de l'exploitation doivent au moins compenser le coût des mesures d'incitation dans un délai raisonnable. Ces systèmes sont soumis à un réexamen régulier avec la participation de représentants des usagers de l'espace aérien.

Les États contractants qui ont établi ou autorisé des systèmes d'incitation surveillent la bonne mise en œuvre de ces systèmes par les prestataires de services de navigation aérienne.

1.11.2 Conformément au paragraphe 1.11.1 et nonobstant les autres dispositions qui précèdent, lorsque:

- les services de route relevant de la compétence d'un État contractant sont fournis par un organisme (le « prestataire de services ») qui est soumis à une régulation économique indépendante ; et que
- la régulation a pour objet, entre autres, de fournir des éléments d'incitation de nature à favoriser, par le mécanisme de tarification, une prestation de services efficace et rentable, pour un coût aussi faible que possible,

l'État contractant concerné peut déroger aux dispositions du paragraphe 1.4 ci-dessus et au mécanisme correcteur visé au paragraphe 1.9 ci-dessus et décrit au chapitre 4 ainsi que dans l'appendice III, auquel cas les dispositions ci-après sont applicables :

- (i) l'instance chargée de la régulation<sup>2</sup> procède à des examens périodiques des redevances futures et définit anticipativement, pour une période de 5 ans maximum, les conditions en fonction desquelles le taux unitaire maximum sera déterminé, chaque année, pendant la période examinée ;
- (ii) le taux unitaire proposé est calculé chaque année conformément aux conditions visées à l'alinéa (i) ci-dessus et soumis à la Commission élargie, conformément aux dispositions de l'alinéa (iii) du paragraphe 1.11.3 ;
- (iii) en cas de circonstances exceptionnelles, l'instance chargée de la régulation pourra instituer une révision provisoire des conditions réglementaires imposées au prestataire de services.

1.11.3 Tout État contractant souhaitant adopter une régulation économique indépendante, en conformité avec les dispositions du paragraphe 1.11.2, le fait conformément aux principes et en tenant dûment compte des lignes directrices exposées dans l'appendice VII. Les conditions suivantes sont applicables :

- (i) Avant de mettre en place un nouveau système, les États contractants doivent consulter les usagers de l'espace aérien, le prestataire de services concerné et EUROCONTROL sur les objectifs, les procédures et le calendrier du système envisagé, et tenir compte des points de vue exprimés.
- (ii) Avant le début de chaque période d'examen ou lorsque l'instance chargée de la régulation envisage une adaptation intermédiaire, telle qu'elle est prévue à l'alinéa 1.11.2 (iii), l'État contractant doit :

---

2 On entend par « instance chargée de la régulation » la personne ou l'organe chargé(e) par l'État contractant de gérer le système de régulation économique établi conformément aux principes.

- (a) s'assurer que les informations voulues, telles qu'elles sont définies dans l'appendice VII, sont communiquées aux usagers de l'espace aérien, afin qu'ils puissent participer aux débats en toute connaissance de cause ;
- (b) veiller à ce que l'instance chargée de la régulation, le prestataire de services et les usagers de l'espace aérien procèdent à des consultations adaptées et utiles de façon à établir des projections et des principes solides et justifiables qui seront appliqués pour définir les conditions réglementaires applicables au taux unitaire maximum ;
- (c) informer le Comité élargi de ces projections et lui indiquer :
  - les coûts prévisionnels pour la période examinée, tels qu'appliqués par l'instance chargée de la régulation, à l'aide du modèle de tableau de l'appendice II ;
  - les conditions fixées par l'instance chargée de la régulation et le taux unitaire maximum qui en découle.
- (iii) Pendant chaque période d'examen, l'État contractant doit, sur une base annuelle :
  - faire connaître ses coûts prévisionnels et réels, à l'aide du modèle de tableau de l'appendice II, conformément aux procédures communes décrites au paragraphe 1.7 ;
  - soumettre le taux unitaire proposé à l'approbation de la Commission élargie.
- (iv) Les États contractants devront prévoir un mécanisme d'appel approprié, qui soit compatible avec leurs systèmes juridiques nationaux.

1.11.4 Afin de favoriser une prestation de services efficace et efficiente, pour un coût aussi faible que possible, les dispositions des alinéas 1.11.2 (i), (ii) et (iii) ainsi que 1.11.3 (i), (ii), (iii) et (iv) s'appliquent, par analogie, étant entendu que toutes les modifications utiles ont été faites, aux États contractants qui choisissent de fixer à l'avance leur taux unitaire pour une période de trois à cinq ans, et dont le prestataire de services n'est pas soumis à une régulation économique indépendante.

## **2. PRINCIPES COMPTABLES - GÉNÉRALITÉS**

2.1 Les États contractants veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne, quel que soit leur régime de propriété ou leur forme juridique, établissent, soumettent à un audit et publient leurs comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales. Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, l'État contractant veille à ce que le prestataire y parvienne dans toute la mesure possible.

En tout état de cause, les États contractants veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et soient régulièrement soumis à un audit indépendant.

Lorsque les prestataires de services de navigation aérienne offrent un ensemble de services, les États contractants veillent à ce que ces prestataires déterminent, dans leur comptabilité interne, les coûts et les revenus correspondant aux services de route, ventilés conformément aux présents principes et, le cas échéant, tiennent des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne, comme ils seraient tenus de le faire si les services en question étaient fournis par des entreprises distinctes.

Les États contractants désignent les autorités compétentes qui ont le droit de consulter les comptes des prestataires de services fournissant des services de route dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.

- 2.2 Les coûts des services, des installations et des activités éligibles au sens du paragraphe 1.3 sont établis d'une manière cohérente avec les comptes visés au paragraphe 2.1 pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre. Cependant, les effets non récurrents résultant de l'introduction de normes comptables internationales peuvent être étalés sur une période de quinze ans au maximum.

Ces coûts sont ventilés en coûts de personnel, autres coûts de fonctionnement, coûts de l'amortissement, coûts du capital et dépenses exceptionnelles, y compris les taxes et droits de douane non récupérables, et tous les autres coûts connexes.

Les coûts de personnel comprennent la rémunération brute, la rémunération des heures supplémentaires, les contributions de l'employeur aux systèmes de sécurité sociale, ainsi que les charges de retraite et autres prestations sociales.

Les autres coûts de fonctionnement comprennent les coûts supportés du fait de l'achat de biens et de services utilisés pour fournir des services de route, notamment les services externalisés tels que les communications, le personnel extérieur tel que des consultants, les matières, l'énergie, les services publics et les loyers, les équipements et les installations, l'entretien, les frais d'assurance et les frais de déplacement. Lorsqu'un prestataire de services de circulation aérienne achète d'autres services de route, le prestataire de services inclut les dépenses effectives afférentes à ces services dans ses autres coûts de fonctionnement.

Les coûts de l'amortissement ont trait à la totalité des actifs immobilisés pour l'exploitation aux fins de la fourniture de services de route. Les actifs immobilisés sont amortis, compte tenu de leur durée de vie utile attendue, au moyen de la méthode linéaire appliquée aux coûts historiques des actifs faisant l'objet d'un amortissement. Lorsque les actifs appartiennent à un prestataire de services de navigation aérienne soumis à un système d'incitation au sens du paragraphe 1.11.1, la comptabilité en valeur actualisée peut être appliquée au lieu de la comptabilité en valeur historique pour le calcul de l'amortissement. La méthode demeure identique pendant toute la durée de l'amortissement.

Le coût du capital est égal au produit :

- (i) de la somme de la valeur comptable nette moyenne des actifs immobilisés utilisés par le prestataire de services de navigation aérienne qui sont en exploitation ou en construction, et de la valeur moyenne des actifs courants nets nécessaires à la fourniture de services de route ; et
- (ii) de la moyenne pondérée du taux d'intérêt sur les dettes et du rendement des fonds propres.

Les dépenses exceptionnelles sont des coûts non récurrents liés à la fourniture de services de route qui ont été supportés au cours de l'année.

Aux fins de l'alinéa (ii), les facteurs de pondération sont fondés sur la part du

financement au moyen ou bien de dettes, ou bien de fonds propres. Le taux d'intérêt sur les dettes est égal au taux d'intérêt moyen sur les dettes du prestataire de services de navigation aérienne. Le rendement des fonds propres tient compte du risque financier du prestataire de services de navigation aérienne, sur la base du taux obligataire national. Lorsque le prestataire de services de navigation aérienne est soumis à un système d'incitation au sens du paragraphe 1.11.1, une prime supplémentaire peut être ajoutée pour assurer une prise en compte adéquate du risque financier spécifique pris par ledit prestataire.

Lorsque les actifs n'appartiennent pas au prestataire de services de navigation aérienne mais qu'ils sont inclus dans les calculs du coût du capital, les États contractants s'assurent que les coûts de ces actifs ne sont pas recouverts deux fois.

- 2.3 Les coûts des services, des installations et des activités éligibles au sens du paragraphe 1.3 sont ventilés de manière transparente entre les zones tarifaires de route pour lesquelles ils sont effectivement supportés.

Lorsque les coûts concernent plusieurs zones tarifaires de route, ils sont ventilés proportionnellement selon une méthodologie transparente, comme l'exige le paragraphe 1.10.2.

Le coût des services de route a trait aux coûts visés ci-dessus, à l'exclusion des coûts qui se rapportent aux services terminaux, définis comme suit :

- (a) les services de contrôle d'aérodrome, les services d'information de vol d'aérodrome, y compris les services consultatifs de la circulation aérienne et les services d'alerte ;
- (b) les services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs à l'intérieur d'une certaine distance d'un aéroport sur la base des besoins opérationnels ;
- (c) une répartition adéquate de toutes les autres composantes des services de navigation aérienne, reflétant la proportion entre services de route et services terminaux.

Si des exonérations sont accordées pour des vols VFR conformément au paragraphe 4.2, le prestataire de services de navigation aérienne identifie séparément les coûts des services de route fournis pour des vols VFR et les coûts fournis pour des vols IFR. Ces coûts peuvent être établis au moyen d'une méthode de calcul au coût marginal, compte tenu des avantages pour les vols IFR qui résultent des services fournis pour les vols VFR.

La répartition des coûts entre les services de route et les services terminaux devrait se faire sur une base statistique. Pour ce qui est des installations et services utilisés tant pour le contrôle de route que pour le contrôle terminal, il convient d'imputer les coûts sur la base de l'un ou de plusieurs des critères suivants, selon le cas :

- a. proportionnellement au nombre de postes de contrôleurs spécialisés ;
- b. proportionnellement au nombre de secteurs spécialisés ;
- c. proportionnellement au nombre de vols ;
- d. proportionnellement à la durée estimée de l'utilisation de l'équipement ;

- e. proportionnellement à l'effectif du personnel ;
- f. proportionnellement à la superficie des locaux ;
- g. proportionnellement au nombre de canaux radio ;
- h. proportionnellement à la distance moyenne parcourue ou à la durée moyenne de vol ;
- i. en fonction de la structure organisationnelle de la fourniture des services de la circulation aérienne.

### **3. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES COÛTS À INCLURE DANS L'ASSIETTE**

#### **3.1 Coûts d'investissement**

Les coûts d'investissement à inclure dans l'assiette comprennent l'amortissement des immobilisations (biens corporels et incorporels) et le coût du capital.

- 3.1.1 Les immobilisations comprennent les équipements et les bâtiments, y compris les travaux d'aménagement des lieux, les terrains, le logiciel de base et, le cas échéant, le logiciel d'application.

Les dépenses d'investissement comprennent les taxes et droits de douane payés, le cas échéant.

- 3.1.2 Les pourcentages à appliquer pour le calcul de l'amortissement des dépenses d'investissement sont fixés en fonction de la durée de service prévue ainsi que des normes IAS / IFRS pertinentes, à savoir, en règle générale :

- a. de 20 à 40 ans pour les propriétés bâties, y compris les travaux d'aménagement des lieux ;
- b. la durée du bail pour les propriétés louées à bail ;
- c. de 10 à 15 ans pour le mobilier et les installations ;
- d. de 4 à 10 ans pour les véhicules à moteur ;
- e. de 7 à 15 ans pour l'équipement électronique (y compris l'équipement de télécommunication) ;
- f. de 7 à 10 ans pour l'équipement général ;
- g. de 3 à 10 ans pour l'équipement informatique ;
- h. de 3 à 8 ans pour le logiciel de base et, le cas échéant, le logiciel d'application ;
- i. de 10 à 20 ans pour les aéronefs.

Lorsqu'il devient évident que la durée de service d'une immobilisation en cours d'amortissement sera plus courte que la durée prévue lorsque le plan d'amortissement initial avait été établi, il convient d'appliquer l'une des deux méthodes ci-après :

- la valeur comptable nette de l'immobilisation peut être amortie au cours des années restantes de la durée de service révisée ;



- le montant exact de la valeur résiduelle, déduction faite de tout produit de la vente de ladite immobilisation, peut être ajouté intégralement à l'amortissement déjà comptabilisé au titre de l'exercice pendant lequel se produit le retrait prématuré.

Les terrains ne sont pas amortis.

Il se peut que les États contractants qui connaissent un taux élevé d'inflation doivent adopter d'autres méthodes de calcul de l'amortissement. Ces méthodes devraient être fondées sur des principes comptables généralement admis. L'une de ces méthodes consisterait, lors du calcul de l'amortissement annuel imputé, à ajuster la partie non amortie de la valeur comptable initiale de l'élément d'actif en la majorant d'un pourcentage fondé sur le taux d'inflation, mesuré à partir d'un indice officiel ou traduit dans l'évolution du taux de change par rapport à l'euro.

En pareil cas, le coût du capital devrait être représenté par un taux « net » comportant uniquement le taux d'inflation de la monnaie forte choisie. Lorsque, par exemple, la monnaie forte utilisée est l'euro, le taux d'intérêt appliqué doit être celui de l'euro.

Une autre méthode consisterait à établir les coûts directement en euros et à utiliser le coût du capital correspondant en euros.

- 3.1.3 Le coût du capital se divise en deux catégories de base. La première est constituée par les intérêts versés aux bailleurs de fonds (autre que les fonds propres) destinés à des opérations de financement diverses, habituellement pour l'acquisition ou la fourniture de biens. La seconde correspond au coût approprié du capital appliqué aux fonds propres. Il appartient à l'État contractant (ou à toute autre instance chargée de la régulation économique) d'approuver le coût du capital à appliquer aux fonds propres, en tenant compte du faible risque financier que représente la fourniture de services de route. Dans les deux cas, les taux payables sur les bons du Trésor ou ceux versés sur les marchés financiers par les entreprises qui présentent un risque financier aussi faible peuvent servir de guides.

Un exemple est donné à l'appendice I.

- 3.1.4 Le coût du capital devrait être calculé annuellement sur le capital employé dans l'organisation. Le capital employé devrait être déterminé sur la base des définitions figurant dans le manuel de l'OACI sur l'économie des services de navigation aérienne (Document OACI 9161, paragraphe 4.38 et suivants).

Voir l'appendice V pour la définition du capital employé.

- 3.1.5 Les équipements ou les bâtiments en service au-delà des périodes d'amortissement précitées sont considérés comme entièrement amortis, et aucun amortissement ni coût du capital ne sont pris en compte en ce qui les concerne.

Si des modifications essentielles sont apportées à des équipements ou à des bâtiments déjà amortis ou en cours d'amortissement, les dépenses d'investissement correspondant à ces modifications sont amorties suivant les mêmes règles.

Le produit de la liquidation de biens est déduit de l'assiette. Dans des circonstances exceptionnelles, cette déduction peut être répartie sur plusieurs années, après consultation préalable des usagers de l'espace aérien.

### 3.2 Autres coûts de fonctionnement

Il est tenu compte des autres coûts bruts de fonctionnement, déduction faite des revenus autres que la fiscalité non récupérable.

Les autres coûts de fonctionnement comprennent :

- a. les coûts réels de location des liaisons terrestres (à l'exclusion des coûts de l'équipement terminal qui sont inclus dans les coûts d'investissement) ;
- b. les coûts éventuels de location des terrains, bâtiments et autres installations, y compris les taxes et autres charges, le cas échéant ;
- c. le coût réel des services généraux, y compris l'eau, le chauffage et toutes les alimentations en énergie ;
- d. les coûts réels de location du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) moins un pourcentage approprié des coûts de location des lignes entre les centres de contrôle ou les centres de télécommunications et les aéroports : cf. paragraphe 3.4 (le coût de l'équipement terminal des centres ATC est à inclure dans les coûts d'investissement) ;
- e. les réparations et la maintenance, à l'exclusion du coût du personnel interne, mais y compris le coût des équipements non immobilisés, comme les pièces de rechange ou d'autres petits éléments passés en charges ;
- f. le montant global des coûts de fonctionnement d'autres moyens d'appui technique et opérationnel, y compris l'appui administratif et juridique ainsi que les services de consultants et d'audit ;
- g. les coûts du logiciel d'application, à moins qu'ils ne soient considérés comme un investissement.

### 3.3 Coûts de personnel

Les coûts de personnel comprennent les coûts réels du personnel, y compris les personnes affectées aux services centraux, les stagiaires, les personnels de supervision et d'appui technique, y compris le personnel de maintenance ; ils incluent non seulement les rémunérations, mais aussi les coûts des pensions (par exemple les versements à la caisse de retraite pour le personnel en activité), les assurances, etc.

### 3.4 Coûts de la gestion du trafic aérien (ATM)

L'ATM comprend les services de la circulation aérienne (ATS), la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM), la composante principale étant l'ATS.

Les coûts ATS sont définis comme les coûts des services de la circulation aérienne assurés pour les aéronefs en route.

Lorsque l'utilisation des installations ATS pour les services de route, d'une part, et les services terminaux, d'autre part, ne peut pas être déterminée sur une base statistique, lesdites installations sont classées de la manière suivante :

- installations utilisées en majorité pour les services de route (imputation de 75% des coûts correspondants sur les services de route) ;

- installations utilisées à peu près à égalité pour les services de route et les services terminaux (imputation de 50% des coûts correspondants sur les services de route) ;
- installations utilisées en majorité pour les services terminaux (imputation de 25% des coûts correspondants sur les services de route).

Lorsque l'utilisation des installations ATS ne peut pas être déterminée directement (par exemple dans le cas d'une utilisation mixte civile-militaire), seuls sont mis à la charge des usagers civils de l'espace aérien les coûts qui leur sont dûment imputables.

### 3.5 Coûts de communications, navigation et surveillance (CNS)

Les coûts CNS comprennent les coûts des installations et services de communications, navigation et surveillance, y compris ceux du système mondial de navigation par satellite (GNSS, cf. appendice IV) dès qu'ils seront applicables.

En ce qui concerne les liaisons point à point, dont les coûts ne peuvent être imputés avec exactitude, 100% des coûts sont imputés aux services de route ou aux centres de télécommunications dans le cas d'une liaison entre deux centres de services de route, mais seulement 50% dans le cas d'une liaison entre un centre de contrôle régional et un aéroport ou un centre de contrôle d'approche.

### 3.6 Coûts de formation et de perfectionnement des personnels\*

Les coûts de formation et de perfectionnement des personnels comprennent les coûts de la formation dispensée par les écoles spécialisées dans le contrôle du trafic aérien et les coûts de perfectionnement des personnels d'entretien et d'exploitation, y compris les coûts des locaux et autres installations.

### 3.7 Coûts d'études, de tests et d'essais\*

Les coûts inclus dans cette catégorie sont les coûts réels annuels du personnel, des équipements et des bâtiments affectés aux études, tests et essais des services de route. Font également partie de cette catégorie, les coûts des logiciels d'application préopérationnels. Il convient d'en exclure les coûts des études assimilables à de la recherche fondamentale.

### 3.8 Coûts administratifs\*

3.8.1 Les coûts administratifs sont les coûts réels du personnel administratif et des installations, étant entendu qu'il existe un lien direct entre ces coûts à imputer aux usagers de l'espace aérien et la notion de service rendu tant par le personnel d'exploitation que par le personnel d'appui technique.

Les coûts administratifs comprennent les coûts de collecte et de transmission des données de trafic.

3.8.2 Ces coûts sont calculés en fonction de la part des services d'appui administratif dans l'ensemble des activités liées aux services de route.

---

\* Les coûts auxquels il est fait référence aux paragraphes 3.6, 3.7 et 3.8 ci-dessus ne figurent pas dans le **tableau de déclaration** 1 à l'appendice II. Ils sont inclus dans les coûts des services pertinents.

3.8.3 Les primes d'assurance sont incluses dans les coûts administratifs dans la mesure où elles représentent un coût réel pour les États contractants.

### 3.9 Coûts des services d'information aéronautique (AIS)

Les coûts AIS sont soit imputés dans leur totalité sur les services de route, soit ventilés entre les services de route et les autres services conformément aux pratiques.

### 3.10 Coûts MET

3.10.1 Les États contractants 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 civils de l'espace aérien soient justifiés et dûment établis.

3.10.2 Les États contractants 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 exclusivement pour répondre aux 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.

3.10.3 Les informations communiquées aux usagers civils de l'espace aérien doivent l'être au niveau des produits / fonctions. Les États contractants doivent instaurer des systèmes transparents de comptabilité analytique dans les meilleurs délais possibles. Une fois ces derniers mis en œuvre, les États contractants 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 civils de l'espace aérien.

3.10.4 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 de déclaration d'EUROCONTROL.

### 3.11 Coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR)

Les coûts inclus dans cette catégorie sont ceux des services de recherche et de sauvetage fournis à l'aviation civile au moyen de tout déploiement de matériel et de personnel affectés en permanence à de tels services.

Les moyens des services de recherche et de sauvetage comprennent les centres de coordination de sauvetage (RCC), les centres secondaires de sauvetage (RSC), le cas échéant, les aéronefs à rayon d'action court, moyen ou long (y compris les hélicoptères et aéronefs à ultra-long et très long rayon d'action), les vedettes et navires de sauvetage, les équipes de sauvetage en montagne et tous autres services, équipes ou moyens affectés exclusivement ou à titre principal aux opérations de recherche et de sauvetage aéronautique ou mis à disposition pour ces opérations en cas de besoin.

Il convient, pour ces services, d'appliquer les principes ci-après :

- seuls les installations et services aéronautiques prévus dans le plan régional de navigation aérienne de l'OACI devraient être pris en compte ;

- les coûts attribuables aux usagers de l'aviation civile ou aux autres (militaires, agriculture, transports terrestre et maritime, tourisme, etc.) devraient faire l'objet d'une imputation avant tout recouvrement auprès de l'aviation civile ;
- l'imputation des coûts devrait être déterminée de manière qu'aucun usager de l'espace aérien ne supporte des coûts qui ne lui sont pas dûment imputables ;
- ces opérations sont effectuées avec la précision et la transparence requises, et les usagers de l'espace aérien doivent recevoir les renseignements pertinents, notamment en ce qui concerne les coûts des installations et services fournis.

### 3.12 Coûts EUROCONTROL

3.12.1 Les coûts EUROCONTROL sont établis conformément aux principes. Les chiffres sont établis à partir des comptes annuels de l'Agence soumis à l'approbation de la Commission permanente, suivant la même méthode que celle prévue au paragraphe 1.5 des principes.

3.12.2 Les différentes catégories de coûts EUROCONTROL sont réparties entre les États contractants de la façon suivante:

- a. les coûts de fonctionnement du siège, y compris l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien, du Centre expérimental de Brétigny et de l'Institut de la navigation aérienne de Luxembourg sont répartis entre les États contractants suivant le mode de calcul de leurs contributions au budget de l'Agence (cf. article 19 des statuts de l'Agence) ;
- b. les coûts de fonctionnement du Centre de contrôle de Maastricht sont imputés à l'espace aérien pour lequel les installations assurent des services, en fonction de la clé de répartition adoptée par les États contractants concernés ;
- c. les coûts d'investissement d'EUROCONTROL sont ventilés entre les États contractants:
  - soit suivant le mode de calcul de leurs contributions au budget de l'Agence, dans le cas des coûts d'investissement du siège, y compris l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien, du Centre expérimental et de l'Institut de la navigation aérienne ;
  - soit suivant la règle de la localisation (imputation des coûts à l'espace aérien pour lequel les installations en cause ont assuré des services) pour l'amortissement des installations fournissant des services de route (par exemple Centre de contrôle de Maastricht).

Les intérêts acquis par l'Agence sur ses propres comptes sont déduits des coûts EUROCONTROL avant toute répartition entre les États contractants.

3.12.3 La part des coûts EUROCONTROL imputable à chaque État contractant est ajoutée aux coûts en vue du calcul ultérieur du taux unitaire.

## 4. CALCUL DU TAUX UNITAIRE

Le taux unitaire est calculé :

- soit en divisant l'assiette prévisionnelle des coûts pour l'année considérée par le nombre total d'unités de service prévues pour la même année,

- soit en divisant l'assiette prévisionnelle des coûts, réduite pour tenir compte des vols exonérés, par le nombre d'unités de service payantes prévues pour l'année considérée.

Un déficit de recouvrement des coûts résultant du fait que certains vols sont exonérés du paiement des redevances de route ne peut, quel qu'en soit le montant, être mis à la charge des autres usagers de l'espace aérien.

Le taux unitaire est déterminé conformément à l'appendice III.

#### 4.1 Résultats financiers de l'année « n - 1 »

##### 4.1.1 Revenus / recettes

Les recettes correspondent au solde de fin d'exercice du compte recettes et servent à calculer directement le mécanisme correcteur (appendice III). Elles correspondent généralement aux vols effectués au cours de l'année « n - 1 » et qui ont généré une obligation de paiement.

##### 4.1.2 Solde

Le déficit ou l'excédent de recouvrement résultant de la différence entre les revenus / les recettes et les coûts est reporté sur l'année « n + 1 » ou sur une période de six ans maximum (pour les années « n » à « n + 5 ») et est inclus dans les assiettes des coûts correspondantes. Un montant approprié du coût du capital est appliqué aux sommes reportées. Les reports effectués sur une année donnée sont convertis en euros au taux de change appliqué aux autres coûts pour la même année. Les États contractants qui souhaitent profiter de la souplesse offerte par le report des déficits / excédents de recouvrement pour une période supérieure à « n + 1 » en informent, par écrit, le Comité élargi pour les redevances de route, en apportant toutes les justifications voulues.

Les États contractants qui choisissent de fixer leur taux unitaire conformément aux dispositions des deuxièmes alinéas des paragraphes 1.4 et 1.9 reportent le montant cumulatif des déficits / excédents de recouvrement résultant de la différence entre coûts réels et recettes, et qui n'ont pas encore fait l'objet d'un report, sur la période suivante.

#### 4.2 Vols exonérés

Les coûts des vols exonérés sont calculés sur la base des unités de service générées par ces vols, conformément aux conditions d'application du système de redevances de route.

Dans les cas où le nombre d'unités de service ne peut pas être déterminé directement, la procédure suivante s'applique :

- a. une déduction directe des coûts des vols exonérés identifiés au paragraphe 2.3 ;
- b. une déduction est effectuée pour les vols circulaires, le montant à déduire ou le nombre d'unités de service à prendre en compte restant à la discrétion de l'État contractant considéré.

Les États contractants s'assurent que les prestataires de services de navigation aérienne sont remboursés pour les services de route qu'ils fournissent pour des vols exonérés.

#### 4.3 Détermination des unités de service

Le cas échéant, le Service central des redevances de route (SCRR) procède à la détermination des unités de service et des valeurs proportionnelles relatives aux vols exonérés en vue de la réduction appropriée de l'assiette des coûts, ainsi qu'à tous les calculs connexes. À cette fin, les États contractants transmettent au SCRR toutes les données nécessaires. Les données relatives aux vols exonérés à prendre en compte dans les calculs sont incluses dans les données normales de trafic qui sont transmises au SCRR à intervalles réguliers. Les prévisions relatives aux unités de service, tout en continuant à relever de la responsabilité des États contractants, peuvent être réalisées par le SCRR ou par les États concernés.

### 5. **CALCUL DU TAUX UNITAIRE ADMINISTRATIF RÉGIONAL**

Le taux unitaire administratif régional constitue la rémunération des coûts supportés par EUROCONTROL pour l'exploitation du système de redevances de route. Il est fixé conformément aux règles ci-après.

5.1 L'assiette des frais de perception de l'année « n + 1 » est établie en fonction des catégories suivantes de coûts:

- a) coûts de fonctionnement directs du SCRR au titre de l'année « n + 1 », évalués selon les estimations budgétaires de l'Agence ;
- b) coûts d'investissement au titre de l'administration du SCRR à inclure dans l'assiette pour l'année « n + 1 », évalués selon les estimations budgétaires de l'Agence ;
- c) coûts indirects du SCRR estimés pour l'année « n + 1 » ;
- d) coûts relatifs à l'Auditeur interne, évalués selon les estimations budgétaires de l'Agence pour l'année « n + 1 » ;
- e) solde du compte de gestion du SCRR de l'année « n - 1 » et solde de l'année « n - 3 » reporté sur l'année « n - 1 ».

5.2 Le taux unitaire administratif régional est fixé en divisant le montant de l'assiette des frais de perception de l'année « n + 1 » par le nombre total d'unités de service estimé pour l'année « n + 1 » pour la zone tarifaire.

5.3 Le taux unitaire administratif régional s'ajoute au taux unitaire applicable dans la zone tarifaire.

### 6. **CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES PRINCIPES**

#### 6.1 Recours

Les États contractants veillent à ce que les décisions prises en vertu des principes soient dûment motivées et soient soumises à une procédure d'examen efficace ou de recours, conformément au paragraphe 6.2 ci-après.

#### 6.2 Examen des redevances

Le Comité élargi instaure un système de contrôle de l'application des présents principes.

Tout État contractant ou tout représentant des usagers de l'espace aérien peut faire part de ses préoccupations quant au non-respect ou à la non-application présumé(e) des principes par un État contractant ou l'un de ses prestataires de services de route.

Le Comité élargi définit les règles adéquates propres à l'organisation de ce système de contrôle de l'application.

## **7. MESURES D'EXÉCUTION**

Les États contractants s'assurent que des mesures d'exécution efficaces sont appliquées. Ces mesures peuvent comprendre le déni de services, la rétention d'aéronefs ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

## **8. ENTRÉE EN VIGUEUR**

Les présents principes entrent en vigueur dès leur approbation par la Commission élargie.

La présente version des principes annule et remplace le Doc. n° [référence de l'ancien document] du [date d'entrée en vigueur de l'ancien document].



**APPENDICE I  
EXEMPLE DE CALCUL DU COÛT DU CAPITAL**

|   | 1                     | 2   | 3  | 4                             | 5                             | 6  |
|---|-----------------------|---|--|-------------------------------|-------------------------------|--|
|   | Principal<br>(en EUR) | Part dans<br>la dette<br>totale<br>(en %) | Part dans<br>le capital<br>total<br>(en %) | Intérêt<br>effectif<br>(en %) | Intérêt<br>pondéré<br>(2 x 4) | Coût<br>pondéré du<br>capital<br>(3 x 5) |
| Emprunt/Obligation "A"  | 300                   | 43.0                                      |  | 6<br>.4                       | 2.75                          |  |
| Emprunt/Obligation "B"  | 200                   | 28.5                                      |  | 6<br>.2                       | 1.77                          |  |
| Emprunt/Obligation "C"  | <u>200</u>            | <u>28.5</u>                               |  | <u>7.0</u>                    | <u>2.00</u>                   |  |
| sous-total  | 700                   | 100.0                                     | 70.0                                       |                               | 6.5                           | 4.6                                      |
| Fonds propres   | <u>300</u>            |   | 30.0                                       | <u>8.0</u>                    | <u>8.0</u>                    | <u>2.4</u>                               |
| Total du passif et des<br>fonds propres<br>productifs d'intérêt | <u>1000</u>           |   | <u>100.0</u>                               |                               |                               | <u>7.0</u>                               |

## APPENDICE II TABLEAUX DE DÉCLARATION TYPES

### **Transparence de l'assiette des coûts de route : tableau de déclaration 1 et informations supplémentaires**

Les États contractants remplissent le **tableau de déclaration 1** suivant pour chaque zone tarifaire de route relevant de leur responsabilité. Ils veillent à ce que le tableau de déclaration 1 suivant soit rempli pour chaque prestataire de services de navigation aérienne concerné.

Les États contractants fournissent également un tableau 1 consolidé pour chaque zone tarifaire de route relevant de leur responsabilité. Si une zone tarifaire de route s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État contractant, les États concernés remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions visées au paragraphe 1 des principes.

Les montants sont les montants réels pour les années (n - 3) à (n - 1), et les montants prévus à partir de l'année (n). Les coûts réels sont établis sur la base des comptes certifiés. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'activité exigé par le certificat visé dans le règlement sur la fourniture de services, le cas échéant.

**Tableau de déclaration 1**  
**Coûts totaux**

Entité :

Zone tarifaire :

Année :

| (n - 3)<br>A | (n - 2)<br>A | (n - 1)<br>A | (n)<br>F | (n + 1)<br>F | (n + 2)<br>p | (n + 3)<br>p | (n + 4)<br>p | (n + 5)<br>p |
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

**Ventilation par nature des coûts (en '000 de [monnaie nationale] ou d'euros)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Personnel<br>%i/i-1                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Autres coûts de fonctionnement<br>%i/i-1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Amortissements<br>%i/i-1                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coût du capital<br>%i/i-1                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Dépenses exceptionnelles<br>%i/i-1       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Coûts totaux</b><br>%i/i-1            |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**Ventilation par service (en '000 de [monnaie nationale] ou d'euros)**

|   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Gestion du trafic aérien<br>%i/i-1                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Communications<br>%i/i-1                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Navigation<br>%i/i-1                                    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Surveillance<br>%i/i-1                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Recherche et sauvetage<br>%i/i-1                        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Informations aéronautiques<br>%i/i-1                    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Services météorologiques<br>%i/i-1                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coûts de la surveillance<br>%i/i-1                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Autres coûts à la charge des pouvoirs publics<br>%i/i-1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Coûts totaux</b><br>%i/i-1                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**Suite du tableau de déclaration 1**  
**Informations complémentaires : inflation, taux de change, coût du capital**  
**Données réelles et hypothèses de planification**

Entité :

Zone tarifaire :

Année :

| (n - 3)<br>A | (n - 2)<br>A | (n - 1)<br>A | (n)<br>F | (n + 1)<br>F | (n + 2)<br>p | (n + 3)<br>p | (n + 4)<br>p | (n + 5)<br>p |
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

**Informations complémentaires sur le taux d'inflation**

|                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Taux d'inflation (%) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

| (n - 3)<br>A | (n - 2)<br>A | (n - 1)<br>A | (n)<br>F | (n + 1)<br>F | (n + 2)<br>p | (n + 3)<br>p | (n + 4)<br>p | (n + 5)<br>p |
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

**Informations complémentaires sur le taux de change de la monnaie nationale en euros**

|                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Taux de change (1 EUR ⇒) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

$\%i/i-1$

Le taux de change réel est le taux moyen sur l'année i.

Le taux de change prévisionnel utilisé pour l'année n est le taux moyen au mois de septembre de l'année n - 1.

Le taux de change prévisionnel utilisé pour l'année n + 1 est le taux moyen pour la période avril / septembre de l'année n.

| (n - 3)<br>A | (n - 2)<br>A | (n - 1)<br>A | (n)<br>F | (n + 1)<br>F | (n + 2)<br>p | (n + 3)<br>p | (n + 4)<br>p | (n + 5)<br>p |
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

**Informations complémentaires sur le coût du capital (en '000 de [monnaie nationale] ou d'euros)**

|                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Capital d'exploitation moyen     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| $\%i/i-1$                        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| dont actifs immobilisés moyens   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| $\%i/i-1$                        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coût du capital avant impôt (%)  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rendement des fonds propres (%)  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Intérêts moyens sur la dette (%) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

### Informations supplémentaires

En outre, les États contractants veillent à ce qu'au moins les informations suivantes soient fournies :

- description de la méthode utilisée pour répartir les coûts d'installations ou de services entre les différents services de navigation aérienne, sur la base de la liste d'installations et de services figurant dans le plan de navigation aérienne de l'OACI applicable (Document 7754) et description de la méthode utilisée pour répartir ces coûts entre les différentes zones tarifaires de route ;
- description et explication des différences entre les montants prévus et les montants réels pour l'année (n - 1) ;
- description et explication des coûts prévus sur cinq ans, sur la base du plan d'activité ;
- description des coûts supportés par les États contractants (« autres coûts à la charge des pouvoirs publics ») ;
- description et explication de la méthode adoptée pour calculer les amortissements : méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés. Lorsque la méthode des coûts actualisés est adoptée, fourniture des données comparables sur les coûts historiques ;
- justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif ;
- répartition des coûts des services météorologiques entre les coûts directs et les « coûts MET de base » définis comme les coûts de prise en charge des installations et des services météorologiques, qui servent aussi les besoins météorologiques d'une manière générale. Il s'agit, notamment, des analyses et des prévisions générales, des observations météorologiques par radar et satellite, des réseaux d'observation de surface et d'altitude, des systèmes de communications météorologiques, des centres de traitement de données et du financement de la recherche, de la formation et de l'administration ;
- description de la méthode utilisée pour attribuer les coûts MET totaux et les coûts MET de base à l'aviation civile et les répartir entre zones tarifaires de route.

**Transparence de l'assiette des coûts de route : tableau de déclaration 2 et informations supplémentaires**  
**Mécanisme de tarification – Calcul du taux unitaire**

Les États contractants remplissent le **tableau de déclaration 2** suivant pour chaque zone tarifaire de route relevant de leur responsabilité. Si une zone tarifaire de route s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État contractant, les États concernés remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions visées au paragraphe 1.2 des principes.

Les montants sont les montants réels pour les années (n - 3) à (n - 1), et les montants prévus à partir de l'année (n). Les « coûts totaux » représentent la somme de tous les coûts totaux présentés au tableau 1 qui sont attribués à la zone tarifaire de route en question.

## Tableau de déclaration 2 Calcul du taux unitaire

Zone tarifaire :

Année :

| (n - 3) | (n - 2) | (n - 1) | (n) | (n + 1) | (n + 2) | (n + 3) | (n + 4) | (n + 5) |
|---------|---------|---------|-----|---------|---------|---------|---------|---------|
| A       | A       | A       | F   | F       | p       | p       | p       | p       |

**Coûts, montants, recettes (en '000 euro) et unités de service (en '000)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Coûts totaux pour la zone <sup>(1)</sup> |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Recettes provenant d'autres sources      |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coûts EUROCONTROL                        |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coûts des vols VFR exonérés              |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coûts des vols IFR exonérés              |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Montants reportés sur l'année (i)        |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Coûts à la charge des usagers</b>     |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Unités de service totales                |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Unités de service payantes               |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Taux unitaire <sup>(2)</sup></b>      |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |

<sup>(1)</sup> Somme de l'ensemble des coûts présentés au tableau d'information 1 qui sont attribués à cette zone tarifaire - Correspond aux coûts totaux de la zone figurant au tableau 1 (lorsque certains services de navigation aérienne sont externalisés, les coûts à prendre en compte sont les dépenses annuelles).

<sup>(2)</sup> Taux unitaire (en euros) = coûts à la charge des usagers / unités de service payantes

| (n - 3) | (n - 2) | (n - 1) | (n) | (n + 1) | (n + 2) | (n + 3) | (n + 4) | (n + 5) |
|---------|---------|---------|-----|---------|---------|---------|---------|---------|
| A       | A       | A       | F   | F       | p       | p       | p       | p       |

**Taux unitaire (en monnaie nationale)**

|                          |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Taux de change (1 EUR =) |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Taux unitaire            |  |  |  |  |  |  |  |  |
| %i/i-1                   |  |  |  |  |  |  |  |  |

**Suite du tableau de déclaration 2**  
**Solde à reporter - Répartition des soldes**

Zone tarifaire :

Année :

| (n - 3)<br>A | (n - 2)<br>A | (n - 1)<br>A | (n)<br>F | (n + 1)<br>F | (n + 2)<br>p | (n + 3)<br>p | (n + 4)<br>p | (n + 5)<br>p |
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

**Solde à reporter (en '000 de [monnaie nationale] ou d'euros)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Redevances facturées aux usagers<br>%/i-1    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coûts totaux pour la zone<br>%/i-1           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Recettes provenant d'autres sources<br>%/i-1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coûts EUROCONTROL<br>%/i-1                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coûts des vols VFR exonérés<br>%/i-1         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Coûts des vols IFR exonérés<br>%/i-1         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Montants reportés sur l'année (i)<br>%/i-1   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Solde de l'année (i)</b><br>%/i-1         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| (n - 3)<br>A | (n - 2)<br>A | (n - 1)<br>A | (n)<br>F | (n + 1)<br>F | (n + 2)<br>p | (n + 3)<br>p | (n + 4)<br>p | (n + 5)<br>p |
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

**Report des déficits / excédents de recouvrement (en '000 de [monnaie nationale] ou d'euros)**

|                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Solde de l'année n-6              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Solde de l'année n-5              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Solde de l'année n-4              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Solde de l'année n-3              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Solde de l'année n-2              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Solde de l'année n-1              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Solde de l'année n                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Montants reportés sur l'année (i) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |



Informations supplémentaires

En outre, les États contractants concernés fournissent au moins les informations suivantes ou veillent à ce que celles-ci soient fournies :

- description des différentes zones tarifaires de route et justification de leur établissement ;
- description et explication du calcul des unités de service payantes prévues ;
- description et explication de la méthode utilisée pour recouvrer le solde résultant d'un excédent ou d'un déficit de recouvrement des années antérieures ;
- description de la politique d'exonération et description des moyens de financement destinés à couvrir les coûts liés à ces exonérations ;
- description des éventuelles recettes provenant d'autres sources ;
- description et explication des mesures d'incitation appliquées aux prestataires de services de navigation aérienne et, notamment, des modalités à appliquer dans la fixation des conditions réglementaires relatives au niveau des taux unitaires ; description et explication des objectifs sous l'angle des performances et des modalités de leur prise en compte dans la fixation des taux unitaires maximaux ;
- description des plans des prestataires de services de navigation aérienne pour satisfaire la demande projetée et atteindre les objectifs de performance ;
- description et explication des mesures d'incitation appliquées aux usagers des services de route.

**APPENDICE III**  
**CALCUL DU TAUX UNITAIRE**

**Assiette des coûts et taux unitaire à partir des comptes prévisionnels "n+1"**

**Cost - Base and Unit Rate : "n+1" Forecast Account**

**Zone :**

**1. Coûts pour la zone / Costs for the zone**

|       |           |  |                       |
|-------|-----------|--|-----------------------|
| "n-1" | Mon./Cur. |  | Réels /Actual         |
| "n"   | Mon./Cur. |  | Estimation / Estimate |
| "n+1" | Mon./Cur. |  | Estimation / Estimate |

**2. Coûts EUROCONTROL pour la zone/  
EUROCONTROL Costs for the zone**

|       |     |  |                       |
|-------|-----|--|-----------------------|
| "n-1" | EUR |  | Réels /Actual         |
| "n"   | EUR |  | Estimation / Estimate |
| "n+1" | EUR |  | Estimation / Estimate |

**3. Unités de service totales / Total Service Units**

|         |  |  |                       |
|---------|--|--|-----------------------|
| % diff. |  |  |                       |
| "n-1"   |  |  | Réelles /Actual       |
| "n"     |  |  | Estimation / Estimate |
| "n+1"   |  |  | Estimation / Estimate |

**4. Unités de service exonérées /  
Exempted Service Units**

|         |  |  |                       |
|---------|--|--|-----------------------|
| % diff. |  |  |                       |
| "n-1"   |  |  | Réelles /Actual       |
| "n"     |  |  | Estimation / Estimate |
| "n+1"   |  |  | Estimation / Estimate |

**5. Calcul du taux unitaire de la zone /  
Calculation of the zonal Unit Rate**

|   |   | EUR           |
|---|---|---------------|
| 5.1                                       | Coûts totaux pour la zone /<br>Total costs for the zone                   | 1             |
| 5.2                                       | Recettes autres sources /<br>Income from other sources                    | 2             |
| 5.3                                       | Coûts nets pour la zone /<br>Net costs for the zone                       | 3=1-2         |
| 5.4                                       | Coûts EUROCONTROL pour la zone /<br>EUROCONTROL Costs for the zone        | 4             |
| 5.5                                       | Assiette non réduite /<br>Non-reduced cost-base                           | 5=3+4         |
| 5.6                                       | Réduction pour vols VFR exonérés/<br>Reduction for exempted VFR flights   | 6             |
| 5.7                                       | Assiette imputable aux vols IFR /<br>Cost-base of IFR flights /           | 7=5-6         |
| 5.8                                       | Réduction pour vols IFR exonérés /<br>Reduction for exempted IFR flights  | 8             |
| 5.9                                       | Assiette coûts réduite /<br>Reduced cost - base                           | 9=7-8         |
| 5.10                                      | Montant reporté sur "n+1" /<br>Amount carried over to "n+1"               | 10            |
| 5.11                                      | Coûts à la charge des usagers /<br>Chargeable costs                       | 11=9-10       |
| 5.12                                      | Unités de service payantes pour "n+1" /<br>Chargeable service units "n+1" | 12            |
| <b>5.13 Taux unitaire /<br/>Unit rate</b> |   | <b>=11/12</b> |

|   |
|---|
| Taux de change appliqué / Exchange rate applied   |
| Moy. Sep. "n+1" / Average Sep. "n+1" : EUR 1 = <span style="float: right;">Mon. nat./Nat. Cur.</span> |

**Mécanisme correcteur - solde entre recettes et coûts en "n-1"**  
**Adjustment mechanism - balance between income and costs in "n-1"**

en monnaie nationale ou en euros / in national currency or in euro

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Zone:</b>   |           |
| <b>1. Recettes / Income "n-1":</b>   |           |
| Redevances de route facturées aux usagers /<br>Route charges billed to users                     | (A)       |
| <b>2. Coûts / Costs "n-1":</b>   |           |
| Coûts réels totaux pour la zone/<br>Actual total costs for the zone                              | 1)        |
| - Recettes autres sources /<br>Income from other sources   | -         |
| Coûts EUROCONTROL pour la zone /<br>EUROCONTROL Costs for the zone                               | 2)        |
| - coûts vols VFR exonérés / costs of exempted VFR flights  | -         |
| - coûts vols IFR exonérés / costs of exempted IFR flights  | -         |
| - Solde reporté sur "n-1" /<br>Balance carried over to "n-1"                                     | 3)        |
| Net à recouvrer / Net to be recovered  | (B)       |
| <b>3. Solde / Balance "n-1":</b>   |           |
| Excédent (+) / déficit (-) de recouvrement de "n-1" /<br>Over (+) / Under (-) recovery for "n-1" | (A) - (B) |

1) Y compris coûts radiations de créances et provisions créances douteuses, le cas échéant /  
Including costs for write-offs and provisions for bad debts, if applicable

2) Coûts EUROCONTROL pour la zone /  
EUROCONTROL Costs for the zone  
au taux de / at rate of 1 EUR = EUR  
Mon. nat./Nat. Cur.

3) Cf.

## **APPENDICE IV COÛTS GNSS**

Les travaux dans ce domaine commenceront lorsque la situation opérationnelle sera plus claire.

## APPENDICE V DÉFINITION DU CAPITAL EMPLOYÉ

| Le capital employé peut être défini en termes de capital investi dans l'organisation des services de navigation aérienne ou de ses avoirs. Les diverses possibilités sont les suivantes : |   |
|---|---|
| Définition du capital   | Définition des avoirs   |
| Capital total :<br><br>capital social<br>réserves<br>dettes à long terme<br>dettes à cours terme  | immobilisations<br><br>actifs circulants  |
| Capitaux permanents :<br><br>capital social<br>réserves<br>dettes à long terme  | immobilisations<br>actifs circulants nets (à savoir,<br>actifs circulants moins les dettes<br>à court terme)* |
| Fonds propres :<br><br>capital social<br>réserves   | immobilisations et actifs<br>circulants nets moins les dettes<br>à long terme                                 |

\* Dans certains cas, les dettes non productives d'intérêts peuvent être retranchées du coût total des immobilisations et des actifs circulants.

## APPENDICE VI GLOSSAIRE

Aux fins des présents principes, on entend par :

- 1) « service du contrôle de la circulation aérienne » : un service assuré dans le but :
  - a) d'empêcher :
    - les abordages entre aéronefs,
    - les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles ; et
  - b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne ;

- 2) « contrôleur de la circulation aérienne » :

Générique : toute personne titulaire d'une licence et/ou d'une qualification l'autorisant à agir en qualité de contrôleur de la circulation aérienne.

Les élèves-contrôleurs en cours de formation initiale dans des établissements d'enseignement du service de contrôle de la circulation aérienne (ATC) ne relèvent donc pas de cette catégorie.

Pour les besoins de la déclaration (appendice II, tableau de déclaration 2) : postes de contrôleur de la circulation aérienne affectés aux centres de contrôle régional de route pour la fourniture de services de route.

Sont compris dans cette définition :

- les contrôleurs radar de route
- les contrôleurs - coordonnateurs
- les superviseurs de quart (équivalent temps plein)

En sont exclus :

- les élèves
- les stagiaires ab initio
- le personnel de traitement des données de vol
- les autres membres du personnel ATC ;

- 3) « service de contrôle d'aérodrome » : un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome ;
- 4) « service d'information aéronautique » : un service établi pour fournir, dans une zone de couverture définie, les informations et les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne ;
- 5) « services de navigation aérienne » : les services de la circulation aérienne, les services de communications, de navigation et de surveillance, les services météorologiques destinés à la navigation aérienne et les services d'information aéronautique ;
- 6) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;

- 7) « gestion de l'espace aérien » : une fonction de planification dont l'objectif principal est de maximiser l'utilisation de l'espace aérien disponible grâce à un partage horaire dynamique de ce dernier et, par moments, à la ségrégation entre diverses catégories d'utilisateurs de l'espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme ;
- 8) « usager de l'espace aérien » : l'exploitant de l'aéronef au moment où le vol a été effectué ou, si l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef, sauf s'il établit que quelqu'un d'autre était l'exploitant à ce moment-là ;
- 9) « représentant des usagers de l'espace aérien » : toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories d'utilisateurs des services de navigation aérienne ;
- 10) « gestion des courants de trafic aérien » : une fonction mise en place dans le but de contribuer à un écoulement en toute sécurité, ordonné et rapide du trafic aérien en veillant à ce que la capacité de contrôle du trafic aérien soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par les prestataires de services de la circulation aérienne appropriés ;
- 11) « gestion du trafic aérien » : le regroupement des fonctions embarquées et au sol (services de la circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien) requises pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d'opérations ;
- 12) « services de la circulation aérienne » : selon le cas, les services d'information de vol, les services d'alerte, les services consultatifs de la circulation aérienne et les services du contrôle de la circulation aérienne (services de contrôle régional, services de contrôle d'approche et services de contrôle d'aérodrome) ;
- 13) « contrôle régional » : un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur d'un bloc d'espace aérien ;
- 14) « contrôle d'approche » : un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ ;
- 15) « ensemble de services » : au moins deux services de navigation aérienne ;
- 16) « certificat » : un document délivré par un État membre, sous quelque forme que ce soit, conformément au droit national, qui confirme qu'un prestataire de services de navigation aérienne répond aux conditions requises pour la fourniture d'un service spécifique ;
- 17) « services de communications » : les services aéronautiques fixes et mobiles destinés à permettre les communications sol-sol, air-sol et air-air à des fins de contrôle de la circulation aérienne ;
- 18) « zone tarifaire de route » : un volume d'espace aérien pour lesquels une assiette des coûts unique et un taux unitaire unique sont établis ;



- 19) « Conditions d'application du système de redevances de route et conditions de paiement d'EUROCONTROL » : l'ensemble des règles régissant le calcul de la redevance de route EUROCONTROL et les conditions de son paiement, telles qu'énoncées dans le Doc. n° 06.60.02/2 ou ses versions ultérieures ;
- 20) « circulation aérienne générale » : tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que tous les mouvements d'aéronefs d'État (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police) lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI ;
- 21) « système mondial de navigation par satellite (GNSS) » : le système mondial de localisation géographique et horaire, qui comprend une ou plusieurs constellations de satellites, des récepteurs de bord et un dispositif de contrôle de l'intégrité, renforcé si nécessaire pour atteindre la qualité de navigation requise pour la phase de vol considérée ;
- 22) « OACI » : l'Organisation de l'aviation civile internationale, établie par la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
- 23) « IFR » : les règles de vol aux instruments, au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (dixième édition – juillet 2005) ;
- 24) « normes comptables internationales » : les normes comptables internationales [*International Accounting Standards* (IAS)], les normes internationales d'information financière [*International Financial Reporting Standards* (IFRS)] et les interprétations s'y rapportant (interprétations du SIC / interprétations de l'IFRIC), les modifications ultérieures de ces normes et les interprétations s'y rapportant, les normes et interprétations s'y rapportant qui seront publiées ou adoptées dans l'avenir par l'*International Accounting Standards Board* (IASB) ;
- 25) « services météorologiques » : les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des prévisions, des bulletins et des observations météorologiques ainsi que toute autre information ou donnée météorologique fournie par les États à des fins aéronautiques ;
- 26) « services de navigation » : les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps ;
- 27) « mise en service » : la première mise en exploitation après une installation initiale ou une amélioration d'un système ;
- 28) « services de surveillance » : les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre ;
- 29) « région terminale » : une région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants ;
- 30) « VFR » : les règles de vol à vue, au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (dixième édition – juillet 2005).

**APPENDICE VII**  
**LIGNES DIRECTRICES À L'USAGE DES ÉTATS CONTRACTANTS AYANT**  
**L'INTENTION D'ADOPTER LE MÉCANISME ALTERNATIF**

**Régulation**

***Indépendance et statut juridique***

- La structure institutionnelle de régulation économique devrait être crédible et solide ; l'instance chargée de la régulation devrait être distincte du prestataire de services et des usagers de l'espace aérien et ne devrait pas être un bénéficiaire direct des résultats financiers du prestataire ou des usagers de l'espace aérien ;
- l'État contractant devrait exiger de son instance chargée de la régulation qu'elle se conforme à ses obligations internationales ;
- la régulation du prestataire ATC pourrait ne constituer qu'un de ses domaines de compétence ;
- l'instance chargée de la régulation peut être nationale ou régionale (c'est-à-dire que sa compétence peut s'étendre à plusieurs États contractants), bien que les États qui mettent en place un dispositif régional doivent être en mesure de conserver des taux unitaires distincts ;
- les objectifs et fonctions de l'instance chargée de la régulation devraient être publiés par les autorités nationales compétentes, au moment de la consultation de lancement et lors de toute révision ultérieure ;
- l'instance chargée de la régulation devrait être tenue de démontrer son impartialité par ses actes.

***Objectifs et attributions de l'instance chargée de la régulation***

Au total, les objectifs et fonctions de régulation seront le reflet des politiques nationales et internationales des transports (y compris, le cas échéant, des points de vue des autorités militaires) ainsi que des priorités définies par les États contractants et/ou les organisations internationales compétentes. Ils peuvent varier d'un État à l'autre. Les objectifs et fonctions propres au système de redevances de route devraient comprendre les éléments suivants :

***Objectifs***

- faire progresser la prise en compte des intérêts des usagers de l'espace aérien ;
- favoriser l'efficacité et la rentabilité de la prestation de service ;
- inciter à investir à temps pour répondre à une demande raisonnable ;
- garantir une qualité et un niveau de service adapté (en tenant compte des lignes directrices fournies et des normes fixées conformément au système d'examen des performances mis en place par EUROCONTROL) ;
- tenir compte de la situation financière du prestataire de services.

## *Fonctions*

- favoriser une consultation utile entre l'instance chargée de la régulation et le prestataire de services (ensemble ou séparément) et les usagers de l'espace aérien, et prendre part à cette consultation ;
- veiller, en fixant les standards adéquats, à ce que le prestataire de services communique les informations demandées (y compris les données financières et prévisionnelles) ;
- procéder à des examens périodiques des prévisions, des coûts réels et des revenus du prestataire et veiller à la publication des informations ;
- suivre et appliquer les standards de niveau de service ;
- fixer les conditions en fonction desquelles le taux maximum de redevances est déterminé (sous réserve de l'approbation finale des taux unitaires annuels par la Commission élargie) ;
- veiller à la transparence de ses propres procédures en publiant ses décisions et leurs justificatifs.

## **Consultation**

Les États contractants qui choisissent un système de régulation économique indépendant devraient prendre acte du fait que la consultation des usagers et la communication d'informations aux usagers de l'espace aérien constitueront un volet essentiel de la procédure.

## *Procédures*

- Consultation de lancement qui aura lieu avant qu'un État contractant n'applique la solution de remplacement. Les États contractants doivent prévoir un délai suffisant avant cette consultation et prendre l'avis des usagers de l'espace aérien, du prestataire de services national et d'EUROCONTROL (la Commission élargie ou l'organe qui lui succédera). La Commission souhaitera probablement consulter la PRC et le SCRR ; l'État serait bien sûr libre de prendre tout autre avis qu'il jugerait utile. Les informations à communiquer lors de la consultation devront comprendre les éléments suivants :
  - le statut, les objectifs et les fonctions de l'instance chargée de la régulation ;
  - le processus de régulation et le calendrier correspondant ;
  - des propositions de consultation ultérieure.
- Consultation au début de chaque période d'examen entre l'instance chargée de la régulation, le prestataire de services et les usagers de l'espace aérien. Les États contractants pourront aussi vouloir consulter EUROCONTROL à ce stade. Les informations communiquées doivent comprendre :
  - l'assiette des coûts correspondant au cadre réglementaire général ;
  - les coûts et recettes prévus, les prévisions de trafic, les plans d'investissement et les investissements prévus pour la période considérée ;
  - les principes que l'instance chargée de la régulation entend appliquer (notamment les dispositions appropriées concernant le coût du capital).
- L'instance chargée de la régulation propose les conditions applicables aux redevances pour la période examinée et sollicite un avis sur ses propositions avant de prendre

toute décision.

- L'instance chargée de la régulation devrait consulter de nouveau le prestataire de services et les usagers de l'espace aérien si les conditions applicables aux redevances sont modifiées au cours d'une période d'examen.
- Consultation permanente, suivant les dispositions prévues par la Convention révisée (et selon les lignes directrices « meilleure pratique » établies par l'Équipe spéciale FIFU), entre le prestataire de services et les usagers de l'espace aérien / l'instance chargée de la régulation sur d'autres aspects du service.

### *Principes généraux*

- Informations à communiquer à l'instance chargée de la régulation et aux usagers de l'espace aérien : l'instance chargée de la régulation devrait pouvoir avoir accès à toute information dont elle a besoin pour accomplir sa mission ; elle tranche tout litige sur les informations que le prestataire communique aux usagers de l'espace aérien, en fonction de ce qui est admis par la législation nationale et internationale, par exemple les dispositions régissant la confidentialité des données commerciales.
- Les États contractants devraient s'assurer que tous les usagers de l'espace aérien ou leurs représentants sont en mesure de participer au processus de consultation.

### **Considérations financières**

- L'instance chargée de la régulation devrait tenir compte du rendement obtenu sur le marché par des entreprises confrontées à un risque équivalent, du point de vue des usagers de l'espace aérien et du prestataire pour déterminer le « rendement raisonnable ».
- L'instance chargée de la régulation peut être libre d'imposer un mécanisme de récupération de trop-perçus, un partage des bénéfices ou un plafonnement du « rendement raisonnable », le tout étant laissé à la discrétion des instances nationales.
  - L'instance chargée de la régulation devrait pouvoir étudier les demandes d'examen intermédiaire émanant soit du prestataire de services, soit des usagers de l'espace aérien, mais uniquement en cas de circonstances exceptionnelles, par exemple si le prestataire ou les usagers de l'espace aérien en tant que groupe ont subi un préjudice tel qu'ils ne sont pas en mesure de financer leurs activités.
- Maintien des procédures en vigueur concernant l'adoption des taux unitaires.
- Présentation d'informations financières annuelles au Comité élargi et à la Commission selon un format commun défini dans les principes d'établissement de l'assiette des coûts pour les redevances des services de route et principes de calcul des taux unitaires.

### **Niveaux de service**

- L'instance chargée de la régulation doit suivre et appliquer les critères de performances fixés dans le cadre de normes internationales et des lignes directrices établies par le dispositif EUROCONTROL d'examen des performances de façon que le prestataire de services ne réalise pas de bénéfices au détriment de la qualité du service.

- L'instance chargée de la régulation peut imposer des pénalités financières en cas de baisse de niveau du service, la question étant laissée à l'appréciation des autorités nationales.

### **Relation entre les États contractants et EUROCONTROL**

Les États contractants souhaitent peut-être informer le Comité élargi des procédures de régulation économique applicables au niveau national de façon à échanger des informations et avis susceptibles d'intéresser ou d'aider les autres partenaires.



