



**PRINCIPES D'ÉTABLISSEMENT DE L'ASSIETTE  
DES REDEVANCES 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 REDEVANCES DE ROUTE ET  
PRINCIPES DE CALCUL DES TAUX UNITAIRES**

[Texte approuvé par la Commission élargie le 1<sup>er</sup> octobre 2013  
et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2013  
Annexe V mise à jour en janvier 2018]

**Imprimé en 2018**

**(Le présent document remplace le doc. n° 15.60.01 d'avril 2015)**

# TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
<b>1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b>	<b>1</b>
1.1. Politique commune	1
1.2. Zones tarifaires	1
1.3. Options concernant le calcul du taux unitaire	1
1.3.1. Méthode de recouvrement intégral des coûts	2
1.3.2. Méthode des coûts fixés	2
1.4. Transparence des coûts et du mécanisme de tarification	2
1.5. Consultation des représentants des usagers de l'espace aérien	3
<b>2. PRINCIPES COMPTABLES ET COÛTS</b>	<b>4</b>
2.1. Principes de comptabilité générale	4
2.2. Dispositions générales relatives aux coûts	4
2.3. Coûts : ventilation par nature	6
2.3.1. Coûts de personnel	6
2.3.2. Autres coûts d'exploitation	6
2.3.3. Amortissement	6
2.3.4. Coût du capital	7
2.3.5. Dépenses exceptionnelles	8
2.3.6. Coûts de restructuration	8
2.4. Coûts : ventilation par service	8
2.4.1. Coûts de la gestion du trafic aérien (ATM)	8
2.4.2. Coûts de communication	9
2.4.3. Coûts de navigation	9
2.4.4. Coûts de surveillance	9
2.4.5. Coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR)	9
2.4.6. Coûts de l'information aéronautique	9
2.4.7. Coûts des services météorologiques (coûts MET)	9
2.4.8. Coûts de contrôle	10
2.4.9. Autres coûts à la charge des pouvoirs publics	10
2.5. Ventilation des coûts	11
<b>3. CALCUL DU TAUX UNITAIRE</b>	<b>12</b>
3.1. Dispositions générales	12
3.1.1. Prévisions relatives aux unités de service	12
3.1.2. Mesures d'incitation	12
3.2. Méthode de recouvrement intégral des coûts	12
3.2.1. Calcul des taux unitaires en route	12
3.2.2. Mécanisme correcteur	13
3.2.3. Modification du taux unitaire	13

3.3.	Méthode des coûts fixés	13
3.3.1.	Calcul des taux unitaires en route	13
3.3.2.	Consultation	14
3.3.3.	Partage du risque lié au trafic	15
3.3.4.	Partage des coûts	16
3.4.	Mesures d'incitation	17
3.4.1.	Mesures d'incitation destinées aux prestataires de services de navigation aérienne	17
3.4.2.	Mesures d'incitation destinées aux usagers de l'espace aérien (modulation des redevances de route)	18
3.5.	Calcul du taux unitaire administratif régional	19
3.6.	Vols exonérés	19
3.7.	Services CNS, MET et AIS soumis aux conditions du marché	19
3.8.	Inflation élevée	21
3.9.	Calcul du taux unitaire en euros	21
<b>4.</b>	<b>CONTRÔLE DU RESPECT DES PRINCIPES</b>	<b>22</b>
4.1.	Recours	22
4.2.	Examen des redevances	22
<b>5.</b>	<b>MESURES D'EXÉCUTION</b>	<b>22</b>
<b>6.</b>	<b>ENTRÉE EN VIGUEUR</b>	<b>22</b>
<b><u>ANNEXES</u></b>		
<b>Annexe I :</b>	<b>Liste des zones tarifaires de route et méthode applicable choisie pour le calcul des taux unitaires respectifs</b>	<b>23</b>
<b>Annexe II :</b>	<b>Tableaux de déclaration types - Méthode de recouvrement intégral des coûts</b>	<b>25</b>
<b>Annexe III :</b>	<b>Tableaux de déclaration types - Méthode des coûts fixés</b>	<b>31</b>
<b>Annexe IV :</b>	<b>Coûts GNSS</b>	<b>41</b>
<b>Annexe V :</b>	<b>Liste des organisations représentatives des usagers de l'espace aérien</b>	<b>43</b>
<b>Annexe VI :</b>	<b>Glossaire</b>	<b>45</b>
<b>Annexe VII :</b>	<b>Exigences spécifiques en matière de transparence pour les services de route soumis aux conditions du marché</b>	<b>49</b>

## **1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **1.1. Politique commune**

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 l'assiette correspondante.

À cet effet, les États contractants ont adopté le texte ci-après des « Principes d'établissement de l'assiette des redevances de route et principes de calcul des taux unitaires » (ci-après dénommés « les Principes »).

Ces Principes sont fondés sur ceux exposés dans la « Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne » (document OACI 9082) ainsi que dans le « Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne » (document OACI 9161) - versions en vigueur - sous réserve de toute modification apportée pour tenir compte d'autres méthodes propres au Système de redevances de route d'EUROCONTROL.

Les États contractants veillent à ce que les montants perçus pour leur compte soient utilisés pour financer les coûts des services de route fixés conformément aux présents Principes.

### **1.2. Zones tarifaires**

1.2.1. 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.

1.2.2. Les zones tarifaires sont définies d'une manière compatible avec les opérations et les services du contrôle de la circulation aérienne (ATC), après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

1.2.3. Une zone tarifaire s'étend du sol jusques et y compris l'espace aérien supérieur. Les États contractants peuvent établir une zone spécifique dans des régions terminales complexes à l'intérieur d'une zone tarifaire.

1.2.4. Si des zones tarifaires s'étendent sur l'espace aérien de plus d'un État contractant, les États contractants concernés assurent la cohérence et l'uniformité de l'application des présents Principes à l'espace aérien concerné, et en informent EUROCONTROL.

1.2.5. Des assiettes de redevances et des taux unitaires sont calculés pour chaque zone tarifaire.

### **1.3. Options concernant le calcul du taux unitaire**

Il existe deux méthodes possibles de calcul des taux unitaires : l'une fondée sur le recouvrement intégral des coûts (ci-après dénommée « méthode de recouvrement intégral des coûts ») et l'autre fondée sur le recouvrement des coûts fixés (ci-après dénommée « méthode des coûts fixés »).

Les États contractants établissent leur assiette des redevances afin de prendre en compte les coûts du système de navigation aérienne de route relevant de leur compétence conformément à l'une des deux méthodes décrites ci-dessous.

Les zones tarifaires et la méthode choisie par chaque État contractant figurent à l'Annexe I.

### 1.3.1. Méthode de recouvrement intégral des coûts

Le calcul des redevances de route pour l'année « n » est effectué sur la base des estimations de coûts et de trafic pour cette année-là. Un mécanisme correcteur est appliqué afin que seuls les coûts réels du service soient en fin de compte recouvrés. Ce mécanisme est décrit au paragraphe 3.2.2.

Les États contractants optant pour la méthode de recouvrement intégral des coûts établissent des comptes prévisionnels d'exploitation pour calculer le taux unitaire de l'année « n », de telle manière que les coûts au titre de l'année « n » soient fixés en fonction des coûts réels disponibles pour le dernier exercice financier achevé (année « n - 2 »), actualisés en fonction des données disponibles, et notamment des prévisions budgétaires relatives aux années « n - 1 » et « n ». Des mesures adéquates doivent être prises pour éviter que les coûts ne soient comptés deux fois.

### 1.3.2. Méthode des coûts fixés

Le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien correspond au coût fixé de la fourniture des services de navigation aérienne. Les coûts fixés sont les coûts fixés par les États contractants au niveau de la zone tarifaire.

Sans préjudice d'une révision des objectifs ou de la mise en place d'un mécanisme d'alerte, les coûts fixés sont déterminés avant le début de chaque période de référence dans le cadre du plan de performance pour chaque année civile de la période de référence ; ils sont exprimés en valeur réelle et nominale.

La période de référence couvre un minimum de trois années et un maximum de cinq années.

## 1.4. Transparence des coûts et du mécanisme de tarification

1.4.1. Sans préjudice du paragraphe 1.4.2 et/ou du paragraphe 3.7, les États contractants établissent leur assiette des redevances dans leur monnaie nationale.

1.4.2. Lorsqu'une zone tarifaire commune à taux unitaire unique a été établie, les États contractants concernés assurent la conversion des coûts nationaux en euros ou dans la monnaie nationale de l'un des États concernés, afin de permettre le calcul transparent du taux unitaire unique. Ils informent le cas échéant EUROCONTROL de la monnaie applicable.

1.4.3. Les États contractants communiquent les données au Service central des redevances de route (SCRR) d'EUROCONTROL conformément aux tableaux types figurant aux Annexes II et III. Les premières estimations sont communiquées au plus tard le 1<sup>er</sup> juin de chaque année. Les données définitives sont communiquées au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année.

1.4.4. Les États contractants s'assurent que des taux unitaires sont fixés pour chaque zone tarifaire sur une base annuelle.

1.4.5. Pour les États contractants appliquant la méthode de recouvrement intégral des coûts, les coûts couvrent la période allant jusqu'à l'année « n + 4 ».

1.4.6. Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, les données couvrent la période de référence courante.

1.4.6.1. Sans préjudice du paragraphe 1.4.6.2, les taux unitaires ne sont pas modifiés en cours d'année.

Les taux unitaires sont fixés conformément à la procédure suivante :

- a) pour chaque année de la période de référence, les taux unitaires pour l'année « n » sont calculés au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de l'année « n - 1 » sur la base des coûts unitaires fixés figurant dans le plan de performance et des ajustements visés au paragraphe 3.3.1 ;
- b) l'État contractant soumet les taux unitaires pour l'année « n » à EUROCONTROL avant le 1<sup>er</sup> juin de l'année « n - 1 », conformément aux exigences du paragraphe 3.3.2 ;
- c) les États contractants informent EUROCONTROL des taux unitaires pour chaque zone tarifaire au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de l'année « n - 1 ».

1.4.6.2. Lorsque des plans de performance sont :

- soit adoptés après le 1<sup>er</sup> novembre de l'année précédant l'année au cours de laquelle débute la période de référence ;
- soit modifiés à la suite d'une révision des objectifs ou de la mise en place d'un mécanisme d'alerte, en raison de circonstances qui étaient imprévisibles au début de la période et qui sont inévitables et hors du contrôle de l'État contractant ;

les taux unitaires sont recalculés, le cas échéant, sur la base du plan définitif adopté ou des mesures correctrices applicables.

À cet effet, les États contractants calculent et appliquent leur taux unitaire conformément au plan de performance adopté, dès que possible dans le courant de la première année de la période de référence ou de la première année de l'application des objectifs et plans de performance révisés. La différence de revenus due à l'application temporaire du taux unitaire initial est reportée dans le calcul du taux unitaire de l'année suivante. Pour la première année de la période de référence ou la première année de l'application des objectifs et plans de performance révisés, le mécanisme de partage du risque lié au trafic visé au paragraphe 3.3.3 s'applique sur la base des coûts fixés et des unités de service figurant dans le plan de performance définitif adopté et sur la base du nombre réel d'unités de service pour l'année.

## **1.5. Consultation des représentants des usagers de l'espace aérien**

1.5.1. 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 prévoient les Annexes II et III, et ils organisent une séance de consultation efficace et transparente pour présenter ces informations, 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 au plus tard trois semaines avant la séance de consultation.

1.5.2. Les États contractants et/ou les prestataires de services de navigation aérienne organisent un échange d'informations sur l'assiette des redevances, 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 aux Principes.

Les informations de nature non confidentielle visées ci-dessus reposent sur les tableaux et modalités contenus dans les Annexes II et III (tableaux de déclaration 1 et 2 et informations supplémentaires).

- 1.5.3. Les représentants des usagers de l'espace aérien (organisations énumérées à l'Annexe V) sont consultés par le Comité élargi pour les redevances de route sur les premières estimations et les données définitives de l'assiette des redevances de l'année « n » ainsi que sur toute modification des Principes.
- 1.5.4. Les dispositions des paragraphes ci-dessus s'appliquent également à toute révision du taux unitaire apportée en cours d'année. Les États contractants concernés s'assurent que les représentants des usagers de l'espace aérien sont consultés au sein du Comité élargi sur l'assiette des redevances et le taux unitaire révisés estimés.

## **2. PRINCIPES COMPTABLES ET COÛTS**

### **2.1. Principes de comptabilité générale**

- 2.1.1. 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 / normes internationales d'information financière (IAS/IFRS). 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.
- 2.1.2. 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.
- 2.1.3. 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 recettes 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.
- 2.1.4. 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.
- 2.1.5. La période comptable s'étend du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

### **2.2. Dispositions générales relatives aux coûts**

- 2.2.1. 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 et/ou d'autres recettes le cas échéant, sans préjudice du financement des exonérations accordées à certains usagers des services de route au moyen d'autres sources de financement.

Les revenus provenant de redevances de route fixées conformément aux Principes ne sont pas utilisés pour financer les activités commerciales de prestataires de services de navigation aérienne.



- 2.2.2. 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 les Principes à tous les prestataires d'installations et de services de navigation aérienne dont les coûts sont inclus dans leur assiette des redevances.
- 2.2.3. 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.
- 2.2.4. 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 entités qualifiées, à savoir celles qui agissent au nom de ces autorités nationales ;
  - c) coûts découlant d'accords internationaux.
- 2.2.5. Sans préjudice d'autres sources de financement, une partie des revenus provenant des redevances de route peut être utilisée pour financer des projets communs pour les fonctions liées au réseau qui revêtent une importance particulière pour l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic aérien et des services de route, conformément à la législation applicable. Dans ce cas, les États contractants mettent en place une comptabilité complète et transparente afin d'éviter une double facturation aux usagers des services de route.
- 2.2.6. Les coûts des services, des installations et des activités admissibles sont calculés 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 la mise en œuvre des IAS/IFRS peuvent être étalés sur une période de quinze ans au maximum.
- 2.2.7. Tout ajustement en sus des dispositions des IAS/IFRS est spécifié dans les informations supplémentaires à fournir conformément à l'Annexe II ou à l'Annexe III.
- 2.2.8. Les coûts liés à la fourniture de services de route incluent la fiscalité non récupérable et sont calculés déduction faite des recettes annexes.
- Dans ce cas, les données détaillées et les chiffres sont fournis dans les informations supplémentaires.
- 2.2.9. Ces coûts sont ventilés en coûts de personnel, autres coûts d'exploitation, charges d'amortissement, coûts du capital et dépenses exceptionnelles, y compris les taxes et droits de douane non récupérables, et tous les autres coûts connexes.

## **2.3. Coûts : Ventilation par nature**

### **2.3.1. Coûts de personnel**

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 charges de retraite peuvent être calculées sur la base d'hypothèses prudentes, conformément à la gouvernance du système ou au droit national, selon le cas. Le cas échéant, ces hypothèses sont détaillées dans les informations supplémentaires.

### **2.3.2. Autres coûts d'exploitation**

Les autres coûts d'exploitation comprennent les coûts supportés pour l'achat de biens et de services utilisés pour fournir des services de route, notamment les services externalisés, le personnel extérieur, 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, il inclut les dépenses effectives afférentes à ces services dans ses autres coûts d'exploitation.

Les coûts d'exploitation comprennent :

- a. les coûts de location des liaisons terrestres ;
- b. les coûts de location des terrains, bâtiments et autres installations, y compris les taxes et autres charges, le cas échéant ;
- c. les coûts des services généraux, y compris l'eau, le chauffage et toutes les alimentations en énergie ;
- d. les coûts de location des lignes de communication ;
- e. les coûts de réparation et de 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. les coûts d'exploitation d'autres moyens d'appui technique et opérationnel, y compris l'appui administratif et juridique ainsi que les services de consultance et d'audit ;
- g. les coûts du logiciel d'application, à moins qu'ils ne soient considérés comme un investissement.

### **2.3.3 Amortissement**

2.3.3.1. Les actifs immobilisés (biens corporels et incorporels) 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, ainsi que les taxes et droits de douane payés, s'il y a lieu.

Les charges d'amortissement ont trait à la totalité des actifs immobilisés exploités 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 des actifs faisant l'objet d'un amortissement.

Pour le calcul de l'amortissement, la comptabilité en valeur actualisée ou en valeur historique peut être appliquée. La méthode n'est pas modifiée pendant la durée de l'amortissement et doit être compatible avec le coût du capital appliqué (coût nominal du capital pour la comptabilité en valeur historique et coût réel du capital pour la comptabilité en valeur actualisée). Lorsque la comptabilité en valeur actualisée est appliquée,

les valeurs équivalentes issues de la comptabilité en valeur historique sont également communiquées pour permettre la comparaison et l'évaluation.

2.3.3.2. La prise en compte des installations et services pour une année donnée 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 considérée. Les installations mises en exploitation au cours de l'année considérée sont prises en compte uniquement au prorata temporis.

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

2.3.3.3. Les pourcentages à appliquer pour le calcul de l'amortissement des actifs immobilisés sont fixés compte tenu de la durée de vie utile attendue ainsi que des normes IAS/IFRS pertinentes.

2.3.3.4. Lorsqu'il devient évident que la durée de vie utile d'un actif en cours d'amortissement sera plus courte que la durée prévue lorsque le plan d'amortissement initial avait été établi, il y a lieu d'appliquer l'une des deux méthodes ci-après :

- la valeur comptable nette de l'actif peut être amortie au cours des années restantes de la durée de vie utile révisée ;
- le montant exact de la valeur résiduelle, déduction faite de tout produit de la vente dudit actif, peut être ajouté intégralement à l'amortissement déjà comptabilisé au titre de l'exercice pendant lequel se produit le retrait prématuré.

2.3.3.5. 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.

2.3.3.6. Les terrains ne sont pas amortis.

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

2.3.3.8. Il se peut que les États contractants qui connaissent un taux élevé d'inflation doivent adopter d'autres méthodes de calcul de l'amortissement, comme il est précisé au paragraphe 3.8.

#### 2.3.4 Coût du capital

2.3.4.1. Le coût du capital est égal au produit :

- a) de la somme de la valeur comptable nette moyenne des actifs immobilisés et des ajustements éventuels du total des actifs, tels que déterminés par les États contractants et 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, à l'exclusion des comptes porteurs d'intérêts, nécessaires pour la fourniture de services de route ; et
- b) de la moyenne pondérée du taux d'intérêt sur les dettes et du rendement des fonds propres. Pour les prestataires de services de navigation aérienne sans fonds propres, la moyenne pondérée est calculée sur la base d'un rendement appliqué à la différence entre le total des actifs visé au point a) et les dettes.

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

2.3.4.3. Aux fins du paragraphe 2.3.4.1, les facteurs de pondération sont fondés sur la part du financement au moyen de dettes ou au moyen de fonds propres. Le taux d'intérêt sur les dettes est égal au taux d'intérêt moyen pondéré sur les dettes du prestataire de services de navigation aérienne. Le rendement des fonds propres est basé sur le risque financier réel supporté par le prestataire de services de navigation aérienne.

Pour les États contractants appliquant la méthode de recouvrement intégral des coûts, 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.

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, le rendement des fonds propres est celui prévu dans le plan de performance pour la période de déclaration et est basé sur le risque financier réel supporté par le prestataire de services de navigation aérienne, tel qu'évalué préalablement à la période de référence.

#### 2.3.5. Dépenses exceptionnelles

Les dépenses exceptionnelles correspondent aux coûts non récurrents liés à la fourniture de services de route au cours de la même année.

#### 2.3.6. Coûts de restructuration

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, le calcul des coûts réels peut inclure le recouvrement des coûts de restructuration des prestataires de services de navigation aérienne supportés au cours de périodes de référence antérieures à la période ou aux périodes de recouvrement, et sous réserve d'un dossier d'analyse démontrant un bénéfice net pour les usagers à terme, conformément à la législation applicable.

Les coûts de restructuration correspondent aux coûts ponctuels significatifs supportés par les prestataires de services de navigation aérienne lors d'un processus de restructuration par l'introduction de nouvelles technologies et procédures et des modèles d'entreprise associés pour stimuler la fourniture de services intégrés, lorsqu'un État contractant souhaite recouvrer les coûts sur une ou plusieurs périodes de référence. Ils peuvent comprendre les coûts supportés pour le versement d'indemnités au personnel, la fermeture de centres de contrôle de la circulation aérienne, le transfert d'activités sur de nouveaux sites, la sortie du bilan d'éléments d'actifs et/ou l'acquisition de participations stratégiques dans d'autres prestataires de services de navigation aérienne.

### 2.4. Coûts : Ventilation par service

#### 2.4.1. 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 liés aux services de la circulation aérienne assurés pour les aéronefs en route.

#### 2.4.2. Coûts de communication

Les coûts de communication correspondent aux coûts liés aux 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.

#### 2.4.3. Coûts de navigation

Les coûts de navigation correspondent aux coûts liés aux installations et services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps, y compris ceux des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS, cf. Annexe IV) dès qu'ils seront applicables.

#### 2.4.4. Coûts de surveillance

Les coûts de surveillance correspondent aux coûts liés aux installations et services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre.

#### 2.4.5. Coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR)

Les coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR) correspondent aux coûts 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 les 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.

#### 2.4.6. Coûts de l'information aéronautique

Les coûts de l'information aéronautique correspondent aux coûts liés aux services établis 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.

#### 2.4.7. Coûts des services météorologiques (coûts MET)

2.4.7.1. 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 des services de route soient justifiés et dûment établis.

2.4.7.2. 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 au Manuel de l'OACI sur l'économie des services de navigation aérienne (en particulier l'Annexe 3 de la version en vigueur), aux procédures pour les services de navigation aérienne, au plan de navigation aérienne pour la région Europe ainsi qu'aux réglementations nationales utiles.

2.4.7.3. Les informations communiquées aux usagers des services de route 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 des services de route.

#### 2.4.8. Coûts de contrôle

Les coûts de contrôle se composent des coûts supportés par les États contractants aux fins du contrôle de la fourniture des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne.

#### 2.4.9. Autres coûts à la charge des pouvoirs publics

##### 2.4.9.1. Définition

Les autres coûts à la charge des pouvoirs publics se composent des coûts supportés par les États contractants en rapport avec la fourniture de services de route tels que visés au paragraphe 2.2.4, autres que les « coûts de contrôle » mentionnés ci-dessus. Les autres coûts à la charge des pouvoirs publics englobent :

- les coûts EUROCONTROL, à l'exception des coûts du Centre de contrôle de Maastricht ; et,
- le cas échéant, les coûts découlant d'autres accords internationaux.

##### 2.4.9.2. Coûts EUROCONTROL

Les coûts EUROCONTROL sont établis conformément aux Principes et à partir des Comptes annuels de l'Agence soumis à l'approbation de la Commission permanente.

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

- a. les coûts de personnel et autres coûts d'exploitation relevant du titre I du budget de l'Agence 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 personnel et autres coûts d'exploitation 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 charges d'amortissement et le coût du capital 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 du capital en rapport avec le titre I ;
  - 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.

Les coûts du Centre de contrôle de Maastricht sont communiqués à part.

## **2.5. Ventilation des coûts**

- 2.5.1. Les coûts des services, des installations et des activités admissibles au sens du paragraphe 2.2 sont ventilés de manière transparente entre les zones tarifaires de route pour lesquelles ils sont effectivement supportés.
- 2.5.2. Lorsque les coûts concernent plusieurs zones tarifaires de route, ils sont ventilés proportionnellement selon une méthodologie transparente.
- 2.5.3. Le coût des services de route correspond aux coûts visés ci-dessus, à l'exclusion des coûts afférents 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 ventilation adéquate de toutes les autres composantes des services de navigation aérienne, reflétant une répartition proportionnée entre services de route et services terminaux.

Aux fins des point b) et c) ci-dessus, les États contractants définissent les critères utilisés pour répartir les coûts entre services de route et services terminaux pour chaque aéroport et en informent EUROCONTROL.

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, cette ventilation est effectuée avant le début de chaque période de référence.

- 2.5.4. 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 aux 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 aux services de route) ;
  - installations utilisées en majorité pour les services terminaux (imputation de 25 % des coûts correspondants aux 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.

- 2.5.5. En ce qui concerne les liaisons point à point, dont les coûts ne peuvent être ventilés 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 aérodrome ou un centre de contrôle d'approche.
- 2.5.6. Lorsque les coûts SAR font partie de l'assiette des redevances, les dispositions suivantes s'appliquent :
- seuls les installations et services aéronautiques prévus dans le plan régional de navigation aérienne de l'OACI sont pris en compte ;

- les coûts attribuables aux usagers de l'aviation civile ou aux autres (militaires, agriculture, transports terrestre et maritime, tourisme, etc.) font l'objet d'une ventilation avant tout recouvrement auprès de l'aviation civile ;
- la ventilation des coûts est 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 reçoivent les renseignements pertinents, notamment en ce qui concerne les coûts des installations et services fournis.

2.5.7. Les coûts de l'information aéronautique sont soit imputés dans leur totalité aux services de route, soit ventilés entre les services de route et les autres services.

2.5.8. Si des exonérations sont accordées pour des vols VFR conformément au paragraphe 3.6, le prestataire de services de navigation aérienne détermine les coûts des services de route fournis pour des vols VFR et les distingue des coûts des services 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.

2.5.9. Les coûts supportés pour des vols exonérés se composent des éléments suivants :

- a) les coûts des vols VFR exonérés visés au paragraphe 2.5.8 ci-dessus ; et
- b) les coûts des vols IFR exonérés, qui sont calculés comme étant le produit des coûts supportés pour des vols IFR et de la proportion du nombre d'unités de service exonérées dans le nombre total d'unités de service, ce dernier comprenant les unités de service afférentes aux vols IFR ainsi que les unités de service afférentes aux vols VFR lorsque ceux-ci ne sont pas exonérés. Les coûts supportés pour des vols IFR sont égaux aux coûts totaux moins le coût des vols VFR.

### **3. CALCUL DU TAUX UNITAIRE**

#### **3.1. Dispositions générales**

##### **3.1.1 Prévisions relatives aux unités de service**

Les États contractants établissent des prévisions relatives aux unités de service.

##### **3.1.2. Mesures d'incitation**

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.

#### **3.2. Méthode de recouvrement intégral des coûts**

##### **3.2.1. Calcul des taux unitaires en route**

Les États contractants appliquant la méthode de recouvrement intégral des coûts calculent leur taux unitaire en route :

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



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

Dans les deux cas, l'assiette des redevances est minorée des coûts des vols VFR exonérés et des autres revenus pour le calcul du taux unitaire.

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 calculé conformément à l'Annexe II.

### 3.2.2. Mécanisme correcteur

Conformément au paragraphe 1.3.1, le déficit ou l'excédent de recouvrement résultant de la différence entre les revenus / les recettes et les coûts est reporté à l'année « n » ou pour une période de six ans maximum (pour les années « n - 1 » à « n + 4 ») et est inclus dans les assiettes de redevances correspondantes. Un montant approprié du coût du capital est appliqué aux sommes reportées. Les reports à 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 » en informent, par écrit, le Comité élargi, en apportant toutes les justifications voulues.

### 3.2.3. Modification du taux unitaire

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

## 3.3. Méthode des coûts fixés

### 3.3.1. Calcul des taux unitaires en route

3.3.1.1 Les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés conformément au paragraphe 1.3.2 calculent leur taux unitaire en route avant le début de chaque année de la période de référence.

3.3.1.2. Le taux unitaire est calculé en divisant par le total prévu d'unités de service de route pour l'année considérée, tel que défini dans le plan de performance, la somme algébrique des éléments suivants :

- i) les coûts fixés de l'année considérée, exprimés en valeur nominale, tels que définis dans le plan de performance ;
- ii) l'ajustement de la différence entre l'inflation prévue et l'inflation réelle visée au paragraphe 3.3.1.3 ;
- iii) le recouvrement des coûts de restructuration visés au paragraphe 2.3.6 ;
- iv) les reports découlant de la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque lié au trafic visé au paragraphe 3.3.3 ;
- v) les reports de la période de référence précédente découlant de la mise en œuvre du mécanisme de partage des coûts visé au paragraphe 3.3.4 ;
- vi) les bonus et les malus découlant des mesures d'incitation financière visées au paragraphe 3.4.1 ;
- vii) les excédents ou déficits de recouvrement pouvant résulter de la modulation des redevances de route en application du paragraphe 3.4.2 ;

- viii) les excédents ou déficits de recouvrement dus aux variations de trafic ;
- ix) pour les deux premières périodes de référence, les excédents ou déficits de recouvrement supportés par les États contractants avant l'application de la méthode des coûts fixés ;
- (x) la déduction d'autres revenus, le cas échéant.

3.3.1.3. Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, pour chaque année de la période de référence, la différence entre les coûts fixés exprimés en valeur nominale préalablement à la période de référence et les coûts fixés ajustés sur la base de la différence entre l'inflation réelle (Indice harmonisé des prix à la consommation d'Eurostat) publiée en avril de l'année « n + 1 » et l'hypothèse d'inflation figurant dans le plan de performance pour l'année précédant la période de référence et pour chaque année de la période de référence est reportée à l'année « n + 2 » pour le calcul du taux unitaire.

### 3.3.2. Consultation

3.3.2.1. Au plus tard sept mois avant le début de chaque période de référence, les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés invitent, d'une manière coordonnée, les représentants des usagers de l'espace aérien à une consultation sur les coûts fixés, les investissements projetés, les prévisions en matière d'unités de service, la politique de tarification et les taux unitaires qui en résultent. Ils sont assistés de leurs prestataires de services de navigation aérienne. Les États contractants concernés établissent de façon transparente leurs coûts conformément au paragraphe 2.2 et mettent leurs taux unitaires à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL.

Pendant la période de référence, les États contractants concernés invitent, une fois par an et d'une manière coordonnée, les représentants des usagers de l'espace aérien à une consultation sur tout écart par rapport aux prévisions, et notamment sur :

- a) le trafic et les coûts réels par rapport au trafic et aux coûts fixés prévus ;
- b) la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque lié au trafic visé au paragraphe 3.3.3 ;
- c) la mise en œuvre du mécanisme de partage des coûts visé au paragraphe 3.3.4 ;
- d) les mesures d'incitation visées au paragraphe 3.4.1 ;
- e) la modulation des redevances visée au paragraphe 3.4.2.

Cette consultation est organisée conformément aux dispositions du paragraphe 1.5. Les représentants des usagers de l'espace aérien conservent le droit de demander l'organisation de consultations supplémentaires. Les usagers sont également consultés systématiquement à la suite de l'activation d'un mécanisme d'alerte entraînant une révision du taux unitaire.

3.3.2.2. Les informations visées au paragraphe 3.3.2.1 reposent sur les tableaux de déclaration et les modalités figurant à l'Annexe III. Lorsqu'il est établi, conformément au paragraphe 3.7, que les services CNS, MET et AIS sont soumis aux conditions du marché, les informations visées au paragraphe 3.3.2.1 sont fondées sur les tableaux de déclaration et les modalités figurant à l'Annexe VII. La documentation nécessaire est mise à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL trois semaines avant la réunion de consultation. Pour la consultation annuelle visée au deuxième alinéa du paragraphe 3.3.2.1, la documentation nécessaire est mise à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL chaque année, au plus tard le 1<sup>er</sup> juin.

3.3.2.3. Afin de permettre de rendre compte de la réalisation des objectifs de performance, les États contractants mettent à la disposition d'EUROCONTROL, pour le 1<sup>er</sup> juin de chaque année, leurs coûts réels supportés au cours de l'année précédente et la différence entre les coûts réels et les coûts fixés figurant dans le plan de performance, en utilisant les tableaux de déclaration et les modalités figurant à l'Annexe III. Les États contractants qui ont décidé que des services CNS, MET et AIS sont soumis aux conditions du marché conformément au paragraphe 3.7 communiquent ces informations en utilisant les tableaux de déclaration et les modalités figurant à l'Annexe VII.

### 3.3.3. Partage du risque lié au trafic

3.3.3.1. Le présent paragraphe définit le mécanisme de partage du risque lié au trafic.

3.3.3.2 Les coûts suivants ne sont pas soumis au partage du risque lié au trafic et entraînent une augmentation ou une réduction des coûts fixés au cours de l'année ou des années suivantes, indépendamment de l'évolution du trafic :

- a) les coûts fixés déterminés conformément au paragraphe 2.2.4 à l'exception des accords relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne transfrontaliers ;
- b) les coûts fixés des prestataires de services météorologiques ;
- c) l'ajustement dû aux différences entre l'inflation prévue et l'inflation réelle visé au paragraphe 3.3.1 ;
- d) le recouvrement des coûts de restructuration visés au paragraphe 2.3.6 ;
- e) le report résultant de la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque lié au trafic ;
- f) les reports autorisés de la période de référence précédente découlant de la mise en œuvre du mécanisme de partage des coûts visé au paragraphe 3.3.4 ;
- g) les bonus ou les malus découlant des mesures d'incitation financière visées au paragraphe 3.4.1 ;
- h) les excédents ou déficits de recouvrement pouvant résulter de la modulation des redevances de route en application du paragraphe 3.4.2 ;
- i) les excédents ou déficits de recouvrement dus aux variations de trafic ;
- j) pour la deuxième période de référence, les excédents ou déficits de recouvrement enregistrés par les États contractants avant l'application de la méthode des coûts fixés en ce qui concerne les services de route.

En outre, les États contractants peuvent exempter du partage du risque lié au trafic les coûts fixés des prestataires de services de navigation aérienne qui ont reçu l'autorisation de fournir des services de navigation aérienne sans certification, lorsque le prestataire de tels services les fournit principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale.

3.3.3.3. Lorsque, sur une année « n » donnée, le nombre réel d'unités de service n'est pas supérieur ou inférieur de plus de 2 % aux prévisions figurant dans le plan de performance pour l'année « n », le revenu supplémentaire ou la perte de revenu du prestataire de services de navigation aérienne en ce qui concerne les coûts fixés n'est pas reporté.

3.3.3.4. Lorsque, sur une année « n » donnée, le nombre réel d'unités de service est supérieur de plus de 2 % aux prévisions figurant dans le plan de performance pour l'année « n », 70 % au minimum du revenu supplémentaire perçu par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 2 % de la différence entre le nombre réel d'unités de service et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés figurant dans le plan de performance entraînent une réduction correspondante des coûts fixés de l'année « n + 2 ».

Lorsque, sur une année « n » donnée, le nombre réel d'unités de service est inférieur de plus de 2 % aux prévisions figurant dans le plan de performance pour l'année « n », 70 % au maximum de la perte de revenu supportée par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 2 % de la différence entre le nombre réel d'unités de service et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixes figurant dans le plan de performance entraînent une augmentation correspondante des coûts fixes au plus tôt à partir de l'année « n + 2 ».

- 3.3.3.5. Lorsque, sur une année « n » donnée, le nombre réel d'unités de service est inférieur à 90 % des prévisions figurant dans le plan de performance pour l'année « n », le montant intégral de la perte de revenu supportée par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 10 % de la différence entre le nombre réel d'unités de service et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixes figurant dans le plan de performance entraîne une augmentation correspondante des coûts fixes au plus tôt à partir de l'année « n + 2 ».

Lorsque, sur une année « n » donnée, le nombre réel d'unités de service est supérieur à 110 % des prévisions figurant dans le plan de performance pour l'année « n », le montant intégral du revenu supplémentaire perçu par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 10 % de la différence entre le nombre réel d'unités de service et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixes figurant dans le plan de performance entraîne une réduction correspondante des coûts fixes de l'année « n + 2 ».

#### 3.3.4. Partage des coûts

- 3.3.4.1. Les principes suivants s'appliquent au partage des coûts :

- a) lorsque, sur l'ensemble de la période de référence, les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixes déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est retenue par le prestataire de services de navigation aérienne, l'État contractant ou l'entité qualifiée concerné(e) ;
- b) lorsque, sur l'ensemble de la période de référence, les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixes déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est supportée par le prestataire de services de navigation aérienne, l'État contractant ou l'entité qualifiée concerné(e) ;

- 3.3.4.2. Coûts exemptés de l'application du paragraphe 3.3.4.1 :

- a) Les modalités de partage des coûts énoncées au paragraphe 3.3.4.1 ne s'appliquent pas à la différence entre les coûts fixes et les coûts réels en ce qui concerne les éléments de coût pour lesquels le prestataire de services de navigation aérienne, l'État contractant ou l'entité qualifiée concerné(e) ont pris des mesures de gestion raisonnables et identifiables mais qui peuvent être considérées comme échappant à leur contrôle en raison :
  - i) de modifications imprévues de la législation nationale sur les retraites, de la législation sur la comptabilisation des retraites ou des charges de retraites découlant de situations imprévues sur les marchés financiers ;
  - ii) de modifications significatives des taux d'intérêt appliqués aux crédits qui financent les coûts liés à la fourniture des services de navigation aérienne ;
  - iii) d'éléments de coût imprévus et nouveaux qui ne figurent pas dans le plan de performance mais qui répondent à des obligations légales ;
  - iv) de modifications imprévues du droit fiscal national ;

- v) de modifications imprévues des coûts ou des revenus, découlant d'accords internationaux.
- b) Sans préjudice du paragraphe 1.3.2, deuxième alinéa, chaque élément de coût relevant du paragraphe 3.3.4.2, point a), est arrêté par l'État contractant et, pour chaque élément de coût, le plan de performance indique pour la période de référence précédente :
  - i) une description complète de l'élément de coût ;
  - ii) le coût attribué à cet élément dans le plan de performance ;
  - iii) le motif justifiant le fait que l'élément de coût soit jugé admissible au sens du paragraphe 3.3.4.2, point a), au lieu du paragraphe 3.3.4.1, points a) et b) ;
  - iv) les événements extérieurs sous-jacents ou les circonstances échappant au contrôle de l'État contractant, du prestataire de services de navigation aérienne ou de l'entité qualifiée concerné(e) qui ont entraîné une variation entre les coûts réels et les coûts fixés relatifs à cet élément de coût ;
  - v) les actions prises pour gérer le risque de coût lié à cet élément.
- c) Les différences entre les coûts réels et les coûts fixés en ce qui concerne ces éléments sont identifiées et expliquées conformément à l'Annexe III (tableau de déclaration 3).
- d) Lorsque, sur l'ensemble de la période de référence et du fait que des coûts sont retirés du champ d'application du paragraphe 3.3.4.2, point a), les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est reversée aux usagers de l'espace aérien au moyen d'un report à la (aux) période(s) de référence suivante(s).
- e) Lorsque, sur l'ensemble de la période de référence et du fait que des coûts sont inclus dans le champ d'application du paragraphe 3.3.4.2, point a), les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est répercutée sur les usagers de l'espace aérien au moyen d'un report à la (aux) période(s) de référence suivante(s).
- f) L'État contractant concerné démontre chaque année que la variation des coûts réels par rapport aux coûts fixés est réellement due à des événements ou circonstances pertinents visés au paragraphe 3.3.4.2, point a), et précisés conformément au paragraphe 3.3.4.2, point b). Il vérifie également que la variation des coûts à répercuter sur les usagers est spécifiquement identifiée et classée. Il informe annuellement les usagers des services de route des résultats de son évaluation.
- g) Les montants reportés sont mentionnés par facteur et sont décrits dans les informations supplémentaires à communiquer conformément à l'Annexe III (tableau de déclaration 2).

### **3.4. Mesures d'incitation**

#### **3.4.1 Mesures d'incitation destinées aux prestataires de services de navigation aérienne**

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés qui adoptent des mesures d'incitation financière en vue de la réalisation des objectifs de performance par leurs prestataires de services de navigation aérienne conformément à la législation en vigueur, les dispositions suivantes s'appliquent.

Ces incitations consistent en bonus et en malus qui sont appliqués, respectivement, en cas de niveau de performance supérieur ou inférieur aux objectifs de performance et doivent être ajoutés aux coûts fixés adoptés ou être déduits de ceux-ci, selon le niveau de performance atteint.

Ces mesures d'incitation financière doivent être conformes aux principes suivants :

- a) le taux unitaire de l'année « n + 2 » est adapté afin de prévoir un bonus de surperformance ou un malus de sous-performance selon le niveau réel de performance du prestataire de services de navigation aérienne au cours de l'année « n » par rapport à l'objectif visé ;
- b) le niveau applicable des bonus et des malus est proportionné aux objectifs à atteindre et à la performance réalisée. Aucun bonus n'est accordé pour une performance inférieure ou égale au niveau prévu dans les objectifs de performance ;
- c) le niveau applicable des bonus et des malus est égal ;
- d) le montant maximal cumulé des bonus et le montant maximal cumulé des malus ne peut excéder 1 % des revenus provenant des services de navigation aérienne au cours de l'année « n » ;
- e) les niveaux de variation de performance et le niveau applicable des bonus et des malus sont déterminés après la consultation visée au paragraphe 3.3.2 et sont fixés par le plan de performance ;
- f) pour le domaine essentiel de performance représenté par la capacité, les niveaux des objectifs de performance peuvent être ajustés pour couvrir uniquement les causes de retard liées à la capacité ATC, à l'acheminement ATC, au personnel ATC, aux équipements ATC, à la gestion de l'espace aérien et à un événement spécial lié aux codes C, R, S, T, M et P du manuel de l'utilisateur ATFCM.

L'État contractant surveille la bonne mise en œuvre de ces mesures d'incitation par les prestataires de services de navigation aérienne.

#### 3.4.2. Mesures d'incitation destinées aux usagers de l'espace aérien (modulation des redevances de route)

À la suite de la proposition de consultation prévue au paragraphe 3.3.2, les États contractants peuvent moduler, sur une base non discriminatoire et transparente, les redevances de route supportées par les usagers de l'espace aérien afin de refléter les efforts consentis par eux dans le but notamment :

- a) d'optimiser l'utilisation des services de route ;
- b) de réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement ;
- c) de réduire les coûts globaux des services de route et d'accroître leur efficacité, notamment en diminuant ou en modulant les redevances liées aux équipements embarqués qui accroissent les capacités, ou en compensant les inconvénients résultant du choix d'itinéraires moins encombrés.

La modulation des redevances n'entraîne aucune modification globale des revenus pour le prestataire de services de navigation aérienne. Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, les excédents ou les déficits de recouvrement sont reportés à la période suivante.

Les redevances de route peuvent également être modulées, sur une base non discriminatoire et transparente, pour accélérer le déploiement de nouvelles technologies. La modulation peut notamment avoir pour but d'inciter à doter les aéronefs de systèmes inclus dans les projets communs visés au paragraphe 2.2.5.

Par modulation des redevances de navigation aérienne, on entend une variation de la redevance de route calculée sur la base des dispositions du paragraphe 3.

Les États contractants surveillent la bonne mise en œuvre de la modulation des redevances de route par les prestataires de services de navigation aérienne.

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.

### **3.5. Calcul du taux unitaire administratif régional**

3.5.1. 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.

L'assiette des frais de perception de l'année « n » est établie sur la base de la méthode de recouvrement intégral des coûts et en fonction des catégories de coûts suivantes :

- a. coûts d'exploitation directs du SCRR au titre de l'année « n », 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 », évalués selon les estimations budgétaires de l'Agence ;
- c. coûts indirects du SCRR estimés pour l'année « n » ;
- d. coûts relatifs à l'unité d'audit interne, évalués selon les estimations budgétaires de l'Agence pour l'année « n » ;
- e. solde du compte de gestion du SCRR de l'année « n - 2 » et solde de l'année « n - 4 » reporté à l'année « n - 2 ».

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

3.5.3. Le taux unitaire administratif régional s'ajoute au taux unitaire applicable dans la zone tarifaire de route.

### **3.6. 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.

Si des exonérations sont accordées pour des vols VFR, les prestataires de services de navigation aérienne identifient les coûts des services de route fournis pour ces vols et les déduisent directement. Les coûts à déduire pour ce qui est des vols VFR exonérés sont calculés conformément au paragraphe 2.5.8.

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.

### **3.7 Services CNS, MET et AIS soumis aux conditions du marché**

3.7.1. Sous réserve de l'évaluation visée au paragraphe 3.7.2, les États contractants appliquant la méthode des coûts fixes peuvent décider avant le début d'une période de référence ou, lorsque cela se justifie, au cours de la période de référence, qu'une partie ou la totalité de leurs services CNS, MET et AIS sont soumis aux conditions du marché. Dans ce cas, les dispositions des présents Principes s'appliquent mais les États contractants concernés peuvent décider, en ce qui concerne ces services :

- a) de ne pas calculer de coûts fixes conformément aux paragraphes 2.2.6 à 2.2.9 et 2.3 des présents Principes,
- b) de ne pas fixer d'incitations financières pour ces services conformément au paragraphe 3.4.1.

3.7.2. Pour établir que leurs services CNS, MET et AIS sont soumis aux conditions du marché en tout ou en partie, les États contractants procèdent à une évaluation détaillée au regard de toutes les conditions énoncées au paragraphe 3.7.6. Cette évaluation comprend une consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

3.7.3. Les États contractants visés au paragraphe 3.7.1 soumettent à l'organisme compétent, conformément à la législation en vigueur, au plus tard 19 mois avant le début d'une période de référence ou avant la date d'application des décisions prises conformément au paragraphe 3.7.1, un rapport détaillé sur le contenu et les résultats de l'évaluation visée au paragraphe 3.7.2. Ce rapport est étayé par des éléments de preuve comprenant les documents d'appel à la concurrence, le cas échéant, la justification du choix du prestataire de services, une description des modalités imposées au prestataire de services retenu pour faire en sorte que les services CNS, MET et AIS soient fournis dans un souci d'efficacité économique, et les résultats de la consultation des représentants des usagers de l'espace aérien. Le rapport justifie de manière circonstanciée les conclusions de l'État contractant.

3.7.4. Lorsque l'organisme compétent reconnaît que les conditions du marché ont été mises en place conformément aux exigences du paragraphe 3.7.6, il en informe l'État contractant concerné dans les quatre mois qui suivent la réception du rapport. Cette période est étendue à six mois à compter de la réception du rapport si l'organisme compétent estime que des éléments de preuve supplémentaires sont nécessaires pour déterminer si les conditions du marché ont été mises en place.

Lorsque l'organisme compétent constate que les conditions du marché ne sont pas réunies, il décide, dans les six mois qui suivent la réception du rapport et conformément à la législation en vigueur, que l'État contractant ou les États contractants concernés doivent appliquer intégralement les dispositions des présents Principes. Cette décision est prise après consultation de l'État contractant ou des États contractants concernés

3.7.5. Le rapport de l'État contractant et la décision de l'organisme compétent visée au paragraphe 3.7.4 sont valables pour la période de référence concernée et sont rendus publics ; une référence à ces documents est publiée conformément à la législation en vigueur.

3.7.6. Les conditions à évaluer pour déterminer si les services CNS, MET et AIS sont fournis aux conditions du marché sont les suivantes :

- mesure dans laquelle les prestataires de services de navigation aérienne peuvent librement proposer des services de navigation aérienne dans les aéroports ou mettre fin à leur fourniture :
  - a) existence, ou non, d'obstacles économiques majeurs qui empêcheraient un prestataire de services de navigation aérienne de proposer d'assurer ces services ou de mettre fin à leur fourniture ;
  - b) durée du contrat ; et
  - c) existence d'une procédure permettant le transfert d'actifs et de personnel d'un prestataire de services de navigation aérienne vers un autre.
- mesure dans laquelle il est possible de choisir librement le prestataire de services :
  - a) existence, ou non, d'obstacles juridiques, contractuels ou pratiques empêchant de changer de prestataire de services ;



- b) rôle des représentants des usagers de l'espace aérien dans la sélection du prestataire de services.
- mesure dans laquelle il est possible de choisir parmi un éventail de prestataires de services :
  - a) existence d'une procédure publique d'appel d'offres ;
  - b) le cas échéant, existence avérée d'autres prestataires de services participant à la procédure d'appel d'offres et ayant fourni des services par le passé.

Lorsque le prestataire de services CNS, MET et AIS fournit également des services de navigation aérienne de route, ces activités font l'objet d'une comptabilité et de rapports séparés.

### **3.8. Inflation élevée**

Les États contractants qui connaissent un taux d'inflation élevé peuvent convertir directement en euros leurs coûts pour l'année « n » 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 doit être utilisée par tous les États contractants qui connaissent un 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 » établis en prix courants en utilisant le taux de change prévisionnel moyen pour l'année « n ». Le taux de change prévisionnel doit alors tenir compte, d'une manière générale, de l'écart entre le taux d'inflation prévu pour cet État contractant et celui prévu pour les États de l'Union économique et monétaire (UEM) pour l'année « n ».

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

Il se peut que les États contractants qui connaissent un taux d'inflation élevé doivent adopter d'autres méthodes de calcul de l'amortissement. Ces méthodes seront 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 est 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.

### **3.9. Calcul du taux unitaire en euros**

- 3.9.1. Afin de créer une base monétaire commune, le SCRR convertit en euros les montants notifiés des assiettes pour l'année « n ». Le taux de change utilisé à cette fin est la moyenne mensuelle du « taux 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 - 1 » pour les premières estimations et pour le mois de septembre de l'année « n - 1 » pour les données définitives.

- 3.9.2. Le Comité élargi adopte le taux en euros pour chaque zone tarifaire, ainsi que le taux de change correspondant, en vue de leur soumission pour approbation par la Commission élargie, conformément aux articles 3 et 5 de l'Accord multilatéral.

#### **4. CONTRÔLE DU RESPECT DES PRINCIPES**

##### **4.1. Recours**

Les États contractants veillent à ce que les décisions prises en vertu des Principes soient dûment expliquées et fassent l'objet d'une procédure d'examen efficace et/ou de recours, conformément au paragraphe 4.2.

##### **4.2. Examen des redevances**

Le Comité élargi instaure un système de contrôle du respect 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.

#### **5. 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 détention d'aéronefs ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

#### **6. 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° 11.60.01 du 1<sup>er</sup> octobre 2011.

## ANNEXE I

### LISTE DES ZONES TARIFAIRES DE ROUTE ET MÉTHODE APPLICABLE CHOISIE POUR LE CALCUL DES TAUX UNITAIRES RESPECTIFS

<u>Nom de la zone tarifaire</u>	<u>Méthode choisie pour le calcul des taux unitaires</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Albanie	Recouvrement intégral des coûts	<u>République d'Albanie</u>
Allemagne	Coûts fixés	<u>République fédérale d'Allemagne</u>
Arménie	Recouvrement intégral des coûts	<u>République d'Arménie</u>
Autriche	Coûts fixés	<u>République d'Autriche</u>
Belgique / Luxembourg	Coûts fixés	<u>Royaume de Belgique / Grand-Duché de Luxembourg</u>
Bosnie-Herzégovine	Recouvrement intégral des coûts	<u>Bosnie-Herzégovine</u>
Bulgarie	Coûts fixés	<u>République de Bulgarie</u>
Chypre	Coûts fixés	<u>République de Chypre</u>
Croatie	Coûts fixés	<u>République de Croatie</u>
Danemark	Coûts fixés	<u>Royaume du Danemark</u>
Espagne continentale	Coûts fixés	<u>Royaume d'Espagne</u>
L'ex-République yougoslave de Macédoine	Recouvrement intégral des coûts	<u>L'ex-République yougoslave de Macédoine</u>
Finlande	Coûts fixés	<u>République de Finlande</u>
France	Coûts fixés	<u>République française</u>
Géorgie	Recouvrement intégral des coûts	<u>Géorgie</u>
Grèce	Coûts fixés	<u>République hellénique</u>
Hongrie	Coûts fixés	<u>République de Hongrie</u>
Iles Canaries	Coûts fixés	<u>Royaume d'Espagne</u>
Irlande	Coûts fixés	<u>Irlande</u>
Italie	Coûts fixés	<u>République italienne</u>
Lettonie	Coûts fixés	<u>République de Lettonie</u>
Lisbonne	Coûts fixés	<u>République portugaise</u>
Lituanie	Coûts fixés	<u>République de Lituanie</u>
Malte	Coûts fixés	<u>République de Malte</u>
Moldavie	Recouvrement intégral des coûts	<u>République de Moldavie</u>

<u>Nom de la zone tarifaire</u>	<u>Méthode choisie pour le calcul des taux unitaires</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Norvège	Coûts fixés	<u>Royaume de Norvège</u>
Pays-Bas	Coûts fixés	<u>Royaume des Pays-Bas</u>
Pologne	Coûts fixés	<u>République de Pologne</u>
République tchèque	Coûts fixés	<u>République tchèque</u>
Roumanie	Coûts fixés	<u>Roumanie</u>
Royaume-Uni	Coûts fixés	<u>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</u>
Santa Maria	Coûts fixés	<u>République portugaise</u>
Serbie / Monténégro / KFOR	Recouvrement intégral des coûts	<u>République de Serbie / Monténégro</u>
Slovaquie	Coûts fixés	<u>République slovaque</u>
Slovénie	Coûts fixés	<u>République de Slovénie</u>
Suède	Coûts fixés	<u>Royaume de Suède</u>
Suisse	Coûts fixés	<u>Confédération suisse</u>
Turquie	Recouvrement intégral des coûts	<u>République de Turquie</u>

## ANNEXE II

### TABLEAUX DE DÉCLARATION TYPES

#### MÉTHODE DE RECOUVREMENT INTÉGRAL DES COÛTS

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

#### 1. TABLEAU DE DÉCLARATION 1

Les États contractants ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration 1 ci-après pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité. Les États contractants fournissent également un tableau 1 consolidé pour chaque zone tarifaire de route relevant de leur responsabilité.

Lorsqu'une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État contractant, les Parties concernées remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions visées au paragraphe 1.2.4 des Principes.

Aux fins du calcul du taux unitaire pour l'année « n », les montants déclarés sont les montants réels pour l'année « n - 4 » à « n - 2 », et les montants prévus à partir de l'année « n - 1 ». Les coûts réels sont établis sur la base des comptes certifiés. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'activité du prestataire de services de navigation aérienne et déclarés dans la monnaie dans laquelle ils sont établis conformément aux Principes.

**Tableau 1 - Coûts totaux**

Zone tarifaire  
Consolidation, toutes entités confondues, ou entité

Année n

Ventilation des coûts	(n - 4) A	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) F	(n) F	(n + 1) P	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
<b>1. Ventilation par nature (en valeur nominale)</b>									
1.1 Personnel									
1.2 Autres coûts d'exploitation									
1.3 Amortissements									
1.4 Coût du capital									
1.5 Dépenses exceptionnelles									
1.6 Coûts totaux									
Total       % i / i-1									
Personnel  % i / i-1									
Autres coûts d'expl. % i / i-1									
<b>2. Ventilation par service (en valeur nominale)</b>									
2.1 Gestion du trafic aérien									
2.2 Communications									
2.3 Navigation									
2.4 Surveillance									
2.5 Recherches et sauvetage									
2.6 Information aéronautique									
2.7 Services météorologiques									
2.8 Coûts de contrôle									
2.9 Autres coûts à la charge des pouvoirs publics									
2.10 Coûts totaux									
Total       % i / i-1									
ATM        % i / i-1									
CNS        % i / i-1									
<b>3. Informations complémentaires sur le coût du capital et le coût des projets communs (en valeur nominale)</b>									
<b>Moyenne de l'actif</b>									
3.1 Valeur comptable nette actifs immobilisés									
3.2 Ajustements du total des actifs									
3.3 Actifs courants nets									
3.4 Total de l'actif									
<b>Coût du capital (en %)</b>									
3.5 Coût du capital avant impôt									
3.6 Rendement des fonds propres									
3.7 Intérêts moyens sur la dette									
<b>Coût des projets communs</b>									
3.8 Projet commun 1									
<b>4. Informations complémentaires sur l'inflation et les coûts totaux en valeur réelle</b>									
4.1 Inflation en % (1)									
4.2 Indice des prix (2)									
4.3 Coûts totaux en valeur réelle (3)									
Total       % i / i-1									
<b>5. Déduction des coûts imputés aux vols VFR exonérés (en valeur nominale)</b>									
5.1 Coûts totaux									
5.2 Coûts des vols VFR exonérés									
5.3 Coûts totaux après déduction (4)									

Coûts et éléments de l'actif en monnaie nationale '000 000 – Unités de service en '000 000

(1) Inflation réelle / prévue prise en compte pour déterminer les coûts prévus

(2) Indice des prix – base 100 = année « n - 4 »

(3) Coûts réels / prévus en valeur réelle, en prix de l'année « n - 4 »

(4) Coûts réels / prévus, déduction faite des coûts au titre des vols VFR

## **2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TABLEAU DE DÉCLARATION 1**

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, version en vigueur), et description de la méthode utilisée pour répartir ces coûts entre les différentes zones tarifaires de route ;
- 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 charges d'amortissement : méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés. Lorsque la méthode des coûts actualisés est adoptée, fourniture de données comparables sur les coûts historiques ;
- justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif, les ajustements éventuels du total des actifs et le rendement des fonds propres ;
- définition des critères utilisés pour répartir les coûts entre services de route et services terminaux ;
- 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 pour les répartir entre zones tarifaires de route ;
- description et explication des différences entre les montants prévus et les montants réels pour l'année « n - 2 » ;
- description et explication des coûts prévus sur cinq ans pour les années « n » à « n + 4 », sur la base du plan d'activité.

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

**1. TABLEAU DE DÉCLARATION 2**

Les États contractants ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration 2 ci-après pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité. Les États contractants fournissent également un tableau consolidé pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité.

Si une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État contractant, les Parties concernées remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions visées au paragraphe 1.2.4 des Principes.



Tableau 2 - Calcul du taux unitaire

Zone tarifaire  
Consolidation, toutes entités confondues, ou entité

Année n

Calcul du taux unitaire	(n - 4) A	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) F	(n) F	(n + 1) P	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
<b>1. Calcul du taux unitaire national</b>									
1.1 Coûts totaux avant déduction des coûts VFR (1)									
1.2 Coûts des vols VFR exonérés (1)									
1.3 Coûts des vols IFR exonérés									
1.4 Montants reportés à l'année i									
1.5 Autres revenus									
1.6 Coûts imputables - total % i / i-1									
1.7 Total des unités de service									
1.8 Unités de service imputables									
1.9 Taux unitaire en monnaie nationale - 1.5 / 1.7 % i / i-1									
1.10 Taux de change (septembre i - 1)									
1.11 Taux de base national en euros % i / i-1									
<b>2. Unités de service réelles / prévues (en unités de service '000 000)</b>									
2.1 Total des unités de service % i / i-1									
2.1 Unités de service imputables % i / i-1									
<b>3. Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement à reporter (en monnaie nationale '000 000)</b>									
<b>Redevances facturées aux usagers</b>									
3.1 Redevances facturées aux usagers									
<b>Coûts réels nets imputables aux usagers</b>									
3.2 Coûts totaux avant déduction des coûts VFR (2)									
3.3 Coûts des vols VFR exonérés (2)									
3.4 Coûts des vols IFR exonérés									
3.5 Montants reportés à l'année i									
3.6 Autres revenus									
3.7 Coûts imputables - total									
<b>Excédent (-) ou déficit (+) de recouvrement</b>									
3.8 Solde à reporter									
<b>4. Report d'excédents (-) ou de déficits (+) de recouvrement (en monnaie nationale '000 000)</b>									
4.1 Solde année n - 10									
4.2 Solde année n - 9									
4.3 Solde année n - 8									
4.4 Solde année n - 7									
4.5 Solde année n - 6									
4.6 Solde année n - 5									
4.7 Solde année n - 4									
4.8 Solde année n - 3									
4.9 Solde année n - 2									
4.10 Solde année n - 1									
4.11 Montant reporté à l'année i									
<b>5. Coût unitaire (coûts totaux après déduction des coûts VFR / total des unités de service - en monnaie nationale)</b>									
5.1 Coûts totaux 3.2 / Unités de service 2.1									
5.2 Composante ANSP du coût unitaire									
5.3 Composante MET du coût unitaire									
5.4 Composante NSA-État du coût unitaire % i / i-1									

Coûts et éléments de l'actif en monnaie nationale '000 000 - Unités de service en '000 000

(1) Coûts prévus pris en compte pour calculer les taux unitaires pour les années « n - 4 » à « n - 2 » – Les prévisions de l'année « n - 1 » proviennent du Tableau de déclaration 1.

(2) Les données relatives aux coûts proviennent du Tableau de déclaration 1.

## **2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TABLEAU DE DÉCLARATION 2**

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 de la politique d'exonération et description des moyens de financement destinés à couvrir les coûts liés à ces exonérations ;
- description des autres revenus éventuels ;
- 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 ;
- description et explication de la méthode utilisée pour recouvrer le solde résultant d'un excédent ou d'un déficit de recouvrement des années antérieures.

## ANNEXE III

### TABLEAUX DE DÉCLARATION TYPES

#### MÉTHODE DES COÛTS FIXÉS

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

##### 1. TABLEAU DE DÉCLARATION 1

Les États contractants ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration 1 ci-après pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité et pour chaque année de la période de référence. Les États contractants fournissent également un tableau de déclaration 1 consolidé pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité.

Si une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État contractant, les Parties concernées remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions visées au paragraphe 1.2.4 des Principes.

Les coûts réels sont établis sur la base des comptes vérifiés définitifs. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'activité du prestataire de services de navigation aérienne et déclarés dans la monnaie dans laquelle ils sont établis conformément aux Principes.

Toute différence entre les unités de service réelles déclarées et celles fournies par le SCRR est dûment justifiée dans les informations supplémentaires.

Les États contractants ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration 1 en y indiquant des estimations initiales dix-neuf mois avant le début d'une période de référence.

Les coûts fixés résultant d'un projet commun sont clairement identifiés.

Tableau 1 : Coûts totaux et coûts unitaires

Zone tarifaire :						Période de référence : N - N+4									
Devise :															
Entité :															
						Coûts réels									
						Coûts fixés (plan de performance)									
						Coûts réels									
Ventilation des coûts						N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>1. Ventilation par nature (en valeur nominale)</b>															
1.1 Personnel															
1.2 Autres coûts d'exploitation (1)															
1.3 Amortissements															
1.4 Coût du capital															
1.5 Dépenses exceptionnelles															
1.6 Coûts totaux															
Total % n / n-1															
Personnel % n / n-1															
Autres coûts d'expl. % n / n-1															
<b>2. Ventilation par service (en valeur nominale)</b>															
2.1 Gestion du trafic aérien															
2.2 Communications (2)															
2.3 Navigation (2)															
2.4 Surveillance (2)															
2.5 Recherches et sauvetage															
2.6 Information aéronautique (2)															
2.7 Services météorologiques (2)															
2.8 Coûts de contrôle															
2.9 Autres coûts à la charge des pouvoirs publics (1)															
2.10 Coûts totaux															
Total % n / n-1															
ATM % n / n-1															
CNS % n / n-1															
<b>3. Informations complémentaires (en valeur nominale)</b>															
<b>Moyenne de l'actif</b>															
3.1 Valeur comptable nette actifs immobilisés															
3.2 Ajustements du total des actifs															
3.3 Actifs courants nets															
3.4 Total de l'actif															
<b>Coût du capital (en %)</b>															
3.5 Coût du capital avant impôt															
3.6 Rendement des fonds propres															
3.7 Intérêts moyens sur la dette															
<b>Coût des projets communs</b>															
3.8 Total des coûts des projets communs															
<b>Coûts exemptés du partage des coûts</b>															
3.9 Total des coûts exemptés du partage des coûts															
<b>4. Coûts totaux après déduction des coûts des services pour des vols exonérés (en valeur nominale)</b>															
4.1 Coûts des vols VFR exonérés															
4.2 Total des coûts fixés / réels															
<b>5. Indicateur de performance clé (KPI) du rapport coût-efficacité – Coût unitaire fixé / réel (en valeur réelle)</b>															
5.1 Inflation en % (3)															
5.2 Indice des prix (4)															
5.3 Coûts totaux en valeur réelle (5)															
Total % n / n-1															
5.4 Total des unités de service															
Total % n / n-1															
5.5 Coût unitaire															
Total % n / n-1															

Coûts et éléments de l'actif en '000 - Unités de service en '000

(1) Y compris les coûts EUROCONTROL (voir détails au Tableau de déclaration 3).

(2) Laisser vide lorsque ces services sont fournis en application des dispositions de l'article 3.

(3) Inflation réelle / prévue prise en compte pour déterminer les coûts fixés en valeur nominale – Inflation réelle / prévision revue.

(4) Indice des prix prévu – base 100 = année N-3

Inflation N-2 :

Inflation N-1 :

(5) Coûts fixés (plan de performance) en valeur réelle

Inflation N-2 :

Inflation N-1 :

– Coûts réels / prévision revue en prix de l'année N-3.

## **2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TABLEAU DE DÉCLARATION 1**

En outre, les États contractants et les prestataires de services de navigation aérienne fournissent chacun au moins les informations suivantes :

- a) 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, version en vigueur), et description de la méthode utilisée pour répartir ces coûts entre les différentes zones tarifaires de route ;
- b) description de la méthode et des hypothèses utilisées pour établir les coûts des services de route fournis pour les vols VFR, lorsque des exonérations sont accordées pour des vols VFR conformément au paragraphe 3.6 ;
- c) conformément au paragraphe 2.2.8, description et justification de tout ajustement au-delà des dispositions des normes comptables internationales ;
- d) description et explication de la méthode adoptée pour calculer les charges d'amortissement : méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés. Lorsque la méthode des coûts actualisés est adoptée, fourniture de données comparables sur les coûts historiques ;
- e) justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif, les ajustements éventuels du total des actifs et le rendement des fonds propres ;
- f) le cas échéant, évolution des coûts de restructuration et des bénéfices nets pour les usagers ;
- g) définition des critères utilisés pour répartir les coûts entre services de route et services terminaux pour chaque aéroport ;
- h) 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 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 ;
- i) description de la méthode utilisée pour attribuer les coûts MET totaux et les coûts MET de base à l'aviation civile et pour les répartir entre zones tarifaires de route ;
- j) comme précisé au point 1 (Tableau de déclaration 1) de l'Annexe III, dix-neuf mois avant le début d'une période de référence, description des prévisions de coûts et de trafic communiquées ;
- l) description des coûts réels communiqués et des différences entre les montants prévus et les montants réels fournis par le SCRR le cas échéant, pour chaque année de la période de référence ;
- m) chaque année de la période de référence, description de la différence entre les investissements des prestataires de services de navigation aérienne inscrits dans les plans de performance et les dépenses réelles, ainsi que la différence entre la date prévue pour la mise en application de ces investissements et la situation réelle.

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

**1. TABLEAU DE DÉCLARATION 2**

Les États contractants ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne remplissent chacun le tableau de déclaration 2 ci-après pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité et pour chaque période de référence. Les États contractants fournissent également un tableau consolidé pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité.

Si une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État contractant, les Parties concernées remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions visées au paragraphe 1.2.4 des Principes.

Tableau 2 : Calcul du taux unitaire

Zone tarifaire :  
Entité :

Période de référence : N - N+4

Calcul du taux unitaire	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p><b>1. Coûts fixés en valeur nominale et ajustement de l'inflation</b></p> <p>1.1 Coûts fixés en valeur nominale, hors vols VFR - Tableau 1 1.2 Taux d'inflation réel constaté - Tableau 1 1.3 Taux d'inflation prévu - Tableau 1 1.4 Ajustement de l'inflation (1) : montant de l'année n à reporter</p> <p><b>2. Total des unités de service prévues et réelles</b></p> <p>2.1 Total des unités de service prévues (plan de performance) 2.2 Total des unités de service réelles 2.3 Total des unités de service réelles / prévues (en %)</p> <p><b>3. Coûts soumis au partage du risque lié au trafic</b></p> <p>3.1 Coûts fixés en valeur nominale, hors vols VFR (cf. Tableau 1) 3.2 Ajustement de l'inflation : montant reporté à l'année n 3.3 Trafic : montants reportés à l'année n 3.4 Partage du risque lié au trafic : revenus suppl. reportés à l'année n 3.5 Partage du risque lié au trafic : pertes de revenus reportées à l'année n 3.6 Coûts exemptés du partage des coûts : montants reportés à l'année n 3.7 Bonus ou malus selon la performance 3.8 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement (2) : montants reportés à l'année n 3.9 Total du calcul du taux unitaire de l'année n</p> <p>3.10 Partage du risque lié au trafic : revenus suppl. de l'année n à reporter 3.11 Partage du risque lié au trafic : pertes de revenus de l'année n à reporter 3.12 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement dus aux variations de trafic de l'année n à reporter</p> <p>Paramètres pour le partage du risque lié au trafic</p> <p>3.13 % des revenus suppl. reversé aux usagers au cours de l'année n+2 3.14 % des pertes de revenus supporté par les usagers</p> <p><b>4. Coûts non soumis au partage du risque lié au trafic</b></p> <p>4.1 Coûts fixés en valeur nominale, hors vols VFR (Tableau 1) 4.2 Ajustement de l'inflation : montant reporté à l'année n 4.3 Trafic : montants reportés à l'année n 4.4 Coûts exemptés du partage des coûts : montants reportés à l'année n 4.5 Coûts de restructuration : montants reportés à l'année n 4.6 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement (2) : montants reportés à l'année n 4.7 Total du calcul du taux unitaire de l'année n</p> <p>4.8 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement dus aux variations de trafic de l'année n à reporter</p> <p><b>5. Autres revenus – Taux unitaire appliqué (en monnaie nationale)</b></p> <p>5.1 Total des autres revenus 5.2 Total des revenus provenant des pouvoirs publics 5.3 dont programmes d'assistance de l'Union 5.4 dont financements publics nationaux 5.5 Activités commerciales 5.6 Autres revenus ne figurant pas ci-dessus</p> <p>5.7 Total général du calcul du taux unitaire de l'année n 5.8 Taux unitaire de l'année n (en monnaie nationale) 5.9 Composante ANSP du taux unitaire 5.10 Composante MET du taux unitaire 5.11 Composante NSA-État du taux unitaire</p> <p>5.12 Taux unitaire de l'année n qui aurait été appliqué en l'absence d'autres revenus</p>					

Coûts, revenus et autres montants en monnaie nationale '000 – Unités de service en '000

(1) Impact cumulé des différences annuelles entre l'inflation réelle et l'inflation prévue – Ajustement du total des coûts fixés.

(2) Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement enregistrés jusqu'à l'entrée en vigueur de la méthode des coûts fixés.

## **2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TABLEAU DE DÉCLARATION 2**

En outre, les États contractants concernés rassemblent et fournissent au moins les informations suivantes :

- a) description des différentes zones tarifaires de route et justification de leur établissement ;
- b) description de la politique d'exonération et description des moyens de financement destinés à couvrir les coûts liés à ces exonérations ;
- c) description des autres revenus éventuels, ventilés entre les différentes catégories mentionnées dans le tableau de déclaration 2 ;
- d) description et explication des mesures d'incitation appliquées aux usagers des services de route conformément au paragraphe 3.4.1 ;
- e) description et explication de la modulation des redevances de route appliquée en vertu du paragraphe 3.4.2.



**Transparence de l'assiette des redevances de route : tableau de déclaration 3 et informations supplémentaires**  
**Informations complémentaires**

**1. TABLEAU DE DÉCLARATION 3**

Les États contractants remplissent le tableau de déclaration 3 pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité et pour chaque année de la période de référence.

Les coûts fixés résultant d'un projet commun sont clairement identifiés.

Tableau 3 : Informations complémentaires

Zone tarifaire :						Période de référence : N - N+4				
<b>PARTIE A : Informations complémentaires sur les coûts</b>	<b>N</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2</b>	<b>N+3</b>	<b>N+4</b>	<b>N</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2</b>	<b>N+3</b>	<b>N+4</b>
	Coûts fixés (plan de performance)					Coûts réels				
<b>Coûts EUROCONTROL</b>										
1.1 Coûts EUROCONTROL (en euros)										
1.2 Taux de change (le cas échéant)										
<b>Coût des projets communs</b>										
2.1 Total des coûts des projets communs										
2.2 Projet commun 1										
2.3 Projet commun 2										
2.4 Projet commun ...										
<b>Coûts exemptés des modalités de partage des coûts (par nature)</b>										
3.1 Personnel										
3.2 Autres coûts d'exploitation										
3.3 Amortissements										
3.4 Coût du capital										
3.5 Dépenses exceptionnelles										
3.6 Total des coûts exemptés du partage des coûts										
<b>Coûts exemptés des modalités de partage des coûts (par facteur / élément)</b>										
3.7 Retraites										
3.8 Taux d'intérêt appliqués aux crédits										
3.9 Droit fiscal national										
3.10 Nouveaux coûts répondant à des obligations légales										
3.11 Accords internationaux										
3.12 Total des coûts exemptés du partage des coûts										
<b>Coûts de restructuration</b>										
4.1 Total des coûts de restructuration										
<b>PARTIE B : Informations complémentaires sur les ajustements</b>	<b>Montants</b>	<b>Total des reports</b>	<b>Avant période de référence</b>	<b>N</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2</b>	<b>N+3</b>	<b>N+4</b>	<b>Après période de référence</b>	
Ajustement de l'inflation année N-2										
Ajustement de l'inflation année N-1										
Ajustement de l'inflation année N										
Ajustement de l'inflation année N+1										
Ajustement de l'inflation année N+2										
Ajustement de l'inflation année N+3										
Ajustement de l'inflation année N+4										
<b>Total ajustement de l'inflation</b>										
Solde des variations de trafic année N-2										
Solde des variations de trafic année N-1										
Solde des variations de trafic année N										
Solde des variations de trafic année N+1										
Solde des variations de trafic année N+2										
Solde des variations de trafic année N+3										
Solde des variations de trafic année N+4										
<b>Total ajustement du trafic</b>										
Partage du risque lié au trafic – revenus année N-2										
Partage du risque lié au trafic – revenus année N-1										
Partage du risque lié au trafic – revenus année N										
Partage du risque lié au trafic – revenus année N+1										
Partage du risque lié au trafic – revenus année N+2										
Partage du risque lié au trafic – revenus année N+3										
Partage du risque lié au trafic – revenus année N+4										
<b>Total ajustement des revenus - partage du risque lié au trafic</b>										
Partage du risque lié au trafic – pertes année N-4										
Partage du risque lié au trafic – pertes année N-3										
Partage du risque lié au trafic – pertes année N-2										
Partage du risque lié au trafic – pertes année N-1										
Partage du risque lié au trafic – pertes année N										
Partage du risque lié au trafic – pertes année N+1										
Partage du risque lié au trafic – pertes année N+2										
<b>Total ajustement des pertes - partage du risque lié au trafic</b>										
Coûts exemptés du partage des coûts année N-5										
Coûts exemptés du partage des coûts année N-4										
Coûts exemptés du partage des coûts année N-3										
Coûts exemptés du partage des coûts année N-2										
Coûts exemptés du partage des coûts année N-1										
<b>Total des coûts exemptés du partage des coûts</b>										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2005										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2006										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2007										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2008										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2009										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2010										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2011										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2012 (uniquement RSTCA)										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2013 (uniquement RSTCA)										
Excédents / déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2014 (uniquement RSTCA)										
<b>Total des reports</b>										

## **2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TABLEAU DE DÉCLARATION 3**

En outre, les États contractants fournissent au moins les informations suivantes :

- a) ventilation des coûts des projets communs par projet distinct ;
- b) description des montants résultant de facteurs de coûts incontrôlables par nature et par facteur, y compris la justification et l'évolution des hypothèses sous-jacentes ;
- c) description des reports des excédents ou déficits de recouvrement enregistrés par les États contractants jusqu'à l'année 2011 ;
- d) description des reports découlant du mécanisme de partage du risque lié au trafic conformément au paragraphe 3.3.3 ;
- e) description des reports découlant du mécanisme de partage des coûts conformément au paragraphe 3.3.4.

(Espace laissé intentionnellement blanc)

**ANNEXE IV**  
**COÛTS GNSS**

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

(Espace laissé intentionnellement blanc)

**ANNEXE V**

**ORGANISATIONS REPRÉSENTATIVES DES USAGERS DE L'ESPACE AÉRIEN**

Organisation	Personne(s) de contact
<p><b>Airlines for America (A4A)</b>                      1275 Pennsylvania Avenue, N.W.                      Suite 1300                      20004 WASHINGTON DC                      ÉTATS-UNIS                      Téléphone : + 1 202 626 4000</p>	<p>M<sup>me</sup> Cecilia BETHKE                      Managing Director – International Affairs                      Téléphone : + 1 202 626 4112  <a href="mailto:cbethke@airlines.org">cbethke@airlines.org</a></p> <p>M. Mike CIRILLO                      Managing Director – Air Traffic Management                      Téléphone : + 1 202 626 4098  <a href="mailto:mcirillo@airlines.org">mcirillo@airlines.org</a></p>
<p><b>Airlines for Europe (A4E)</b>                      Rue du Luxembourg 3                      1000 BRUSSELS                      BELGIQUE                      Téléphone : + 32 2 793 09 11</p>	<p>M. Chris GADSDEN                      Head of Regulation - easyJet  <a href="mailto:chris.gadsden@easyjet.com">chris.gadsden@easyjet.com</a></p> <p>M. Choorah SINGH                      Deputy Director Operations Control - Ryanair  <a href="mailto:singhc@ryanair.com">singhc@ryanair.com</a></p>
<p><b>Airlines International Representation in Europe (AIRE)</b>                      Boulevard de la Cambre 36                      4th Floor                      1000 BRUSSELS                      BELGIQUE                      Téléphone : + 32 2 546 10 60</p>	<p>M. Guy BATTISTELLA                      Director Finance                      Téléphone : + 32 2 546 10 67  <a href="mailto:guy.battistella@aire.aero">guy.battistella@aire.aero</a></p>
<p><b>Aircraft Owners and Pilots Association – Germany (AOPA)</b>                      Ausserhalb 27                      63329 EGELSBACH/FLUGPLATZ                      ALLEMAGNE                      Téléphone : + 49 6103 42081</p>	<p>Dr Michael ERB                      Senior Vice President and head of the European region                      Téléphone : + 49 6103 42081  <a href="mailto:erb@aopa.de">erb@aopa.de</a></p>
<p><b>European Business Aviation Association (EBAA)</b>                      Square de Meeûs 37                      1000 BRUSSELS                      BELGIQUE                      Téléphone : + 32 2 318 28 00</p>	<p>M. Belarmino GONÇALVES PARADELA                      Manager, Technical Affairs                      Téléphone : + 32 2 766 00 79  <a href="mailto:bgparadela@ebaa.org">bgparadela@ebaa.org</a></p> <p>M<sup>me</sup> Vanessa RULLIER-FRANCAUD                      Senior Manager, European Affairs                      Téléphone : + 32 2 766 00 63  <a href="mailto:vrullier@ebaa.org">vrullier@ebaa.org</a></p>

<p><b>European Regions Airline Association (ERA)</b>  Park House  127 Guildford Road  Lightwater  GU18 5RA SURREY  ROYAUME-UNI  Téléphone : + 44 1276 8564 95</p>	<p>M<sup>me</sup> Montserrat BARRIGA  Director General  Téléphone : + 44 1276 856 495  <a href="mailto:montserrat.barriga@eraa.org">montserrat.barriga@eraa.org</a></p> <p>M. Christopher MASON  Manager Policy &amp; Technical  Téléphone: + 44 1276 485 552  <a href="mailto:christopher.mason@eraa.org">christopher.mason@eraa.org</a></p>
<p><b>International Air Transport Association (IATA)</b>  Route de l'Aéroport 33  P.O. Box 416  IATA Centre  1215 GENEVA 15 Airport  SUISSE  Téléphone : + 41 22 770 2525</p>	<p>M. Peter CURRAN  Assistant Director  Safety and Flight Operations, Europe  Téléphone : + 41 22 770 2991  <a href="mailto:curranp@iata.org">curranp@iata.org</a></p> <p>M<sup>me</sup> Katharina ERNST  Assistant Manager  Safety and Flight Operations, Europe  Téléphone : +32 2 626 1839  <a href="mailto:ernstk@iata.org">ernstk@iata.org</a></p>



## ANNEXE VI

### GLOSSAIRE

- 1) « année « n » » : l'année en cours ;
- 2) « année « N » » : la nouvelle période de référence commençant l'année « N » ;
- 3) « autres revenus » : les revenus reçus de pouvoirs publics, y compris le soutien financier de programmes d'assistance de l'Union européenne tels que le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et le Fonds de cohésion, ou les revenus provenant d'activités commerciales ;
- 4) « certificat » : un document délivré par un État contractant, 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 ;
- 5) « 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 ;
- 6) « 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° 11.60.02 ou ses versions ultérieures ;
- 7) « contrôle d'approche » : un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ ;
- 8) « 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 ;
- 9) « 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.

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 ;

- 10) « coûts de restructuration » : les coûts ponctuels significatifs supportés par les prestataires de services de navigation aérienne lors d'un processus de restructuration par l'introduction de nouvelles technologies et procédures et des modèles d'entreprise associés pour stimuler la fourniture de services intégrés, lorsqu'un État contractant souhaite recouvrer les coûts sur une ou plusieurs périodes de référence. Ils peuvent comprendre les coûts supportés pour le versement d'indemnités au personnel, la fermeture de centres de contrôle de la circulation aérienne, le transfert d'activités sur de nouveaux sites, la sortie du bilan d'éléments d'actifs et/ou l'acquisition de participations stratégiques dans d'autres prestataires de services de navigation aérienne ;
- 11) « coûts fixés » : les coûts fixés d'avance par les États contractants ;
- 12) « coûts réels » : les coûts effectivement supportés au cours d'une année pour la fourniture de services de route, soumis à un audit final ;
- 13) « ensemble de services » : au moins deux services de navigation aérienne ;
- 14) « 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 ;
- 15) « 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 ;
- 16) « 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'opération ;
- 17) « 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 (édition en vigueur) ;
- 18) « information aéronautique » : les services établis 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 ;
- 19) « mise en service » : la première mise en exploitation après une installation initiale ou une amélioration d'un système ;
- 20) « 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) ;
- 21) « OACI » : l'Organisation de l'aviation civile internationale, établie par la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
- 22) « plan de performance » : le plan en vertu duquel les États contractants fixent leurs objectifs de performance pour une période donnée (période de référence) ;

- 23) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;
- 24) « région terminale » : une région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants ;
- 25) « Régulation économique indépendante » : le processus en vertu duquel un État contractant applique des mesures d'incitation ou une modulation financière ;
- 26) « représentant des usagers de l'espace aérien » : toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories d'usagers des services de navigation aérienne ;
- 27) « 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 ;
- 28) « service de contrôle d'aérodrome » : un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome ;
- 29) « 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 ;
- 30) « 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) ;
- 31) « services de navigation » : les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps ;
- 32) « 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 ;
- 33) « services de surveillance » : les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre ;
- 34) « 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 ;
- 35) « 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 ;
- 36) « usagers des services de route » : 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 ;

- 37) « 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 (édition en vigueur) ;
- 38) « zone tarifaire de route » : un volume d'espace aérien pour lequel une assiette des redevances unique et un taux unitaire unique sont établis.

**ANNEXE VII**  
**EXIGENCES SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPARENCE**  
**POUR LES SERVICES DE ROUTE SOUMIS AUX CONDITIONS DU MARCHÉ**

Les informations communiquées en application de la présente annexe sont des informations confidentielles réservées aux États contractants et ne sont pas publiées.

**1. COÛTS DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**1.1. Tableau de déclaration**

Les États contractants remplissent les tableaux de déclaration figurant dans la présente annexe. Les tableaux A et B sont remplis pour la totalité de la zone tarifaire.

Pour le tableau A, 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 vérifiés définitifs. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'entreprise exigé par le certificat.

Pour le tableau B, le prix annuel reflète la valeur du contrat. L'unité de production prise en considération pour déterminer la valeur du contrat est décrite et indiquée dans le tableau par l'État contractant concerné.

Les coûts et les tarifs sont établis en monnaie nationale.

Tableau A :

Organisation :	Année
Zone tarifaire :	n

<b>(n-3)</b>	<b>(n-2)</b>	<b>(n-1)</b>	<b>(n)</b>	<b>F</b>	<b>F</b>	<b>P</b>	<b>P</b>	<b>P</b>	<b>P</b>
<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>							

**Ventilation par nature des coûts**

Personnel									
Autres coûts d'exploitation									
Amortissements									
Coût du capital									
Dépenses exceptionnelles									
<b>Coûts totaux</b>									

Tableau B :

Organisation :
Zone tarifaire :

Année	n
-------	---

Aéroport i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
Prix annuel (a)									
Unité de production (b)									
Prix unitaire									

## 1.2. Informations supplémentaires

En outre, les États contractants fournissent au moins les informations suivantes :

- description des critères utilisés pour répartir les coûts des installations ou des services entre différents services de navigation aérienne, compte tenu 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 du plan régional de navigation aérienne correspondant, qui servent de base à l'établissement des plans nationaux ;
- description et explication des différences entre les montants prévus et les montants réels pour l'année « n - 1 » en ce qui concerne l'ensemble des données fournies dans les tableaux A et B ;
- description et explication des coûts et des investissements prévus sur cinq ans en ce qui concerne le trafic attendu ;
- description et explication de la méthode adoptée pour calculer les charges d'amortissement : méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés ;
- justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif.

## 2. FINANCEMENT DES SERVICES DE NAVIGATION DE ROUTE

Les prestataires de services de navigation aérienne fournissent une description du ou des modes de financement des coûts des services de navigation aérienne pour chaque zone tarifaire.