

Service central des redevances de route

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

ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE
E U R O C O N T R O L

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

[Texte approuvé par la Commission élargie le 20 septembre 2011
et entré en vigueur le 1er octobre 2011]

Imprimé en 2011

(Le présent document remplace le doc. n° 10.60.01 de mars 2010)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	1
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 mécanisme de tarification	2
1.5. Consultation des usagers de l'espace aérien	3
 2. PRINCIPES COMPTABLES ET COÛTS	 3
2.1. Principes de comptabilité générale	3
2.2. Dispositions générales relatives aux coûts	4
2.3. Coûts : Ventilation par nature des coûts	5
2.3.1. Coûts de personnel	5
2.3.2. Autres coûts de fonctionnement	5
2.3.3. Amortissement	6
2.3.4. Coût du capital	7
2.3.5. Dépenses exceptionnelles	8
2.4. Coûts : Ventilation par type de services	8
2.4.1. Coûts de la gestion du trafic aérien (ATM)	8
2.4.2. Coûts de communications	8
2.4.3. Coûts de navigation	8
2.4.4. Coûts de surveillance	8
2.4.5. Coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR)	8
2.4.6. Coûts de l'information aéronautique	8
2.4.7. Coûts des services météorologiques (coûts MET)	9
2.4.8. Coûts de contrôle	9
2.4.9. Autres coûts à la charge des pouvoirs publics	9
2.4.9.1. Définition	9
2.4.9.2. Coûts EUROCONTROL	9
2.5. Imputation des coûts	10
 3. CALCUL DU TAUX UNITAIRE	 11
3.1. Dispositions générales	11
3.1.1. Prévisions relatives aux unités de service	11
3.1.2. Mesures d'incitation	11
3.2. Méthode de recouvrement intégral des coûts	12
3.2.1. Calcul des taux unitaires en route	12
3.2.2. Mécanisme correcteur	12

3.2.3.	Modification du taux unitaire	12
3.3.	Méthode des coûts fixés	12
3.3.1.	Calcul des taux unitaires en route	12
3.3.2.	Consultation	13
3.3.3.	Partage du risque	13
3.4.	Mesures d'incitation	15
3.4.1.	Mesures d'incitation applicables aux prestataires de services de navigation aérienne	15
3.4.2.	Mesures d'incitation applicables aux usagers de l'espace aérien	15
3.5.	Calcul du taux unitaire administratif régional	16
3.6	Vols exonérés	16
3.7	Inflation élevée	17
3.8.	Calcul du taux unitaire en valeur euro	17
4.	CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES PRINCIPES	18
4.1.	Recours	18
4.2.	Examen des redevances	18
5.	MESURES D'EXÉCUTION	18
6.	ENTRÉE EN VIGUEUR	18

ANNEXES

Annexe I :	Liste des zones tarifaires de route et méthode applicable choisie pour le calcul des taux unitaires respectifs	19
Annexe II :	Tableaux de déclaration types - Méthode de recouvrement intégral des coûts	21
Annexe III :	Tableaux de déclaration types - Méthode des coûts fixés	27
Annexe IV :	Coûts GNSS	33
Annexe V:	Liste des organisations représentatives des usagers de l'espace aérien	35
Annexe VI :	Glossaire	37

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 leur assiette de coûts.

À cet effet, les États contractants ont adopté le texte ci-après des « Principes d'établissement de l'assiette des coûts pour les redevances des services 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.

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.

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

1.2.5. Des assiettes de coûts 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 coûts 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-dessus.

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 + 1 » 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 + 1 », de telle manière que les coûts au titre de l'année « n + 1 » soient fixés en fonction des coûts réels disponibles pour le dernier exercice financier achevé (année « n - 1 »), actualisés en fonction des données disponibles, et notamment des prévisions budgétaires relatives aux années « n » et « n + 1 ». Des mesures adéquates doivent être prises pour éviter que les coûts ne soient comptés deux fois.

1.3.2. Méthode des coûts fixés

Le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien est le 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, soit au début de la période de référence pour chaque année civile de la période de référence, soit pendant la période de référence, à la suite d'ajustements appropriés en application d'un mécanisme d'alerte.

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

1.4. **Transparence des coûts et 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 coûts dans leur monnaie nationale.
- 1.4.2. Lorsqu'une zone tarifaire commune à taux unitaire unique a été établie, les États contractants 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. Les États contractants 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^{er} juin de chaque année. Les données définitives sont communiquées au plus tard le 1^{er} 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 + 5 ».
- 1.4.6. Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, les données couvrent la période de référence.

Pour la première année de la période de référence, les taux unitaires sont calculés sur la base du plan de performance communiqué par l'(les) État(s) contractant(s) concerné(s) le 1^{er} novembre de l'année précédant le début de la période de référence. Lorsque des plans de performance sont adoptés après le 1^{er} novembre de l'année précédant le début de la période de référence, les taux unitaires sont recalculés, le cas échéant, sur la base du plan final adopté ou des mesures correctives applicables.

1.5. Consultation 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 coûts, les investissements projetés et le trafic attendu avec les représentants des usagers de l'espace aérien, à leur demande. Ils mettent alors de façon transparente à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL leurs coûts respectifs établis conformément 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 coûts de l'année « n + 1 » 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'assureront que les représentants des usagers de l'espace aérien sont consultés au sein du Comité élargi sur l'assiette des coûts 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^{er} 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.
- 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 coûts.
- 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 ceux qui agissent au nom de ces autorités nationales ;
 - (c) coûts découlant d'accords internationaux.
- 2.2.5. Sans préjudice d'autres sources de financement, et pour assurer un niveau élevé de sécurité, de rentabilité et de prestation de services, les redevances de route peuvent être utilisées pour financer des projets visant à aider certaines catégories d'usagers de l'espace aérien ou des prestataires de services de navigation aérienne dans le but d'améliorer les infrastructures de navigation aérienne collectives, la fourniture de services de route et l'utilisation de l'espace aérien dans le respect de la législation applicable.

2.2.6. Les coûts des services, des installations et des activités éligibles sont établis d'une manière cohérente avec les comptes visés au paragraphe 2.1 pour la période du 1^{er} 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. Les coûts liés à la fourniture de services de route incluent la fiscalité non récupérable et peuvent être calculés déduction faite des recettes annexes.

Dans ce cas, les données détaillées et les chiffres sont fournis dans les informations supplémentaires.

2.2.8. 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.

2.2.9. Ces coûts sont ventilés en coûts de personnel, autres coûts de fonctionnement, coûts 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 de fonctionnement

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

Les coûts de fonctionnement incluent la fiscalité non récupérable et sont calculés déduction faite des recettes annexes.

Les coûts de fonctionnement 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 de fonctionnement 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 coûts 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 ne peut pas être modifiée pendant la durée de l'amortissement et doit être compatible avec le coût du capital appliqué. 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 de fonctionnement 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, à savoir, en règle générale :

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

- 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 coûts. Dans des circonstances exceptionnelles, cette déduction peut être répartie sur plusieurs années, après consultation préalable 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 3.7.

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 navigation aérienne ; 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. 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 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.

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

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.

2.3.5. Dépenses exceptionnelles

Les dépenses exceptionnelles constituent les coûts non récurrents liés à la fourniture de services de navigation aérienne au cours de la même année.

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 communications

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

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

2.4.6. Coûts de l'information aéronautique

Les coûts de l'information aéronautique sont les 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 civils de l'espace aérien 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 civils de l'espace aérien doivent l'être au niveau des produits / fonctions. Les États contractants doivent instaurer des systèmes transparents de comptabilité analytique dans les meilleurs délais possibles. Une fois ces derniers mis en œuvre, les États contractants doivent faire en sorte que toutes les informations utiles s'y rapportant (à commencer par les inventaires) soient mises à la disposition des représentants habilités des usagers civils de l'espace aérien.

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 supervision » 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 l'espace aérien supérieur de Maastricht ;
- 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 de fonctionnement 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 de fonctionnement du Centre de contrôle de l'espace aérien supérieur de Maastricht sont imputés à l'espace aérien pour lequel les installations assurent des services, en fonction de la clé de répartition adoptée par les États contractants concernés ;
- c. les coûts d'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 l'espace aérien supérieur 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 l'espace aérien supérieur de Maastricht sont communiqués à part.

2.5. Imputation des coûts

- 2.5.1. Les coûts des services, des installations et des activités éligibles 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 a trait aux coûts visés ci-dessus, à l'exclusion des coûts qui se rapportent aux services terminaux, définis comme suit :
 - a. 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. services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs à l'intérieur d'une certaine distance d'un aéroport sur la base des besoins opérationnels ;
 - c. une répartition adéquate de toutes les autres composantes des services de navigation aérienne, reflétant la proportion entre services de route et services terminaux.

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

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, cela sera fait 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 sur les services de route) ;
 - installations utilisées à peu près à égalité pour les services de route et les services terminaux (imputation de 50% des coûts correspondants sur les services de route) ;

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

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

- 2.5.5. En ce qui concerne les liaisons point à point, dont les coûts ne peuvent être imputés avec exactitude, 100% des coûts sont imputés aux services de route ou aux centres de télécommunications dans le cas d'une liaison entre deux centres de services de route, mais seulement 50% dans le cas d'une liaison entre un centre de contrôle régional et un aéroport ou un centre de contrôle d'approche.
- 2.5.6. Lorsque les coûts SAR font partie de l'assiette des coûts, 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 imputation avant tout recouvrement auprès de l'aviation civile ;
 - l'imputation 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 sur les 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 identifie séparément les coûts des services de route fournis pour des vols VFR et les coûts fournis pour des vols IFR. Ces coûts peuvent être établis au moyen d'une méthode de calcul au coût marginal, compte tenu des avantages pour les vols IFR qui résultent des services fournis pour les vols VFR.

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

Dans les deux cas, l'assiette des coûts est minorée 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 1.3.2, le déficit ou l'excédent de recouvrement résultant de la différence entre les revenus / les recettes et les coûts est reporté sur l'année « n + 1 » ou sur une période de six ans maximum (pour les années « n » à « n + 5 ») et est inclus dans les assiettes des coûts correspondantes. Un montant approprié du coût du capital est appliqué aux sommes reportées. Les reports effectués sur une année donnée sont convertis en euros au taux de change appliqué aux autres coûts pour la même année. Les États contractants qui souhaitent profiter de la souplesse offerte par le report des déficits / excédents de recouvrement pour une période supérieure à « n + 1 » en informent, par écrit, le Comité élargi, 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 en cause.

3.3. Méthode des coûts fixés

3.3.1. Calcul des taux unitaires en route

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.

Il est calculé en divisant par le total prévu d'unités de services de route pour l'année concernée la somme algébrique des éléments suivants :

- i) les coûts fixés de l'année concernée ;
- ii) l'application de la différence entre l'inflation prévue et l'inflation réelle ;
- iii) les reports découlant de la mise en œuvre du partage du risque lié au trafic ;
- iv) les reports de la période de référence précédente découlant de la mise en œuvre du partage du risque lié aux coûts ;

- v) les bonus et les malus découlant des mesures d'incitation financières ;
- vi) 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 ;
- vii) une déduction des coûts des vols VFR ;
- viii) une déduction des autres revenus, le cas échéant.

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 termes nominaux préalablement à la période de référence et les coûts fixés, ajustés sur la base de l'inflation réelle pour l'année concernée, est reportée au plus tard à l'année « n + 2 ».

3.3.2. Consultation

Au plus tard six mois avant le début de chaque période de référence, les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés proposent aux représentants des usagers de l'espace aérien de les consulter sur les coûts fixés, les investissements prévus, les prévisions en matière d'unités de service, la politique de tarification et les taux unitaires qui en résultent, et sont assistés de leurs prestataires de services de navigation aérienne. Les États contractants concernés mettent de façon transparente à disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL leurs coûts et leurs taux unitaires.

Pendant la période de référence, les États contractants concernés proposent une fois par an aux représentants des usagers de l'espace aérien de les consulter sur tout écart par rapport aux prévisions, notamment en ce qui concerne :

- (i) le trafic et les coûts réels par rapport au trafic et aux coûts fixés prévus ;
- (ii) la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque ;
- (iii) les systèmes d'incitation.

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 provoquant une révision du taux unitaire.

Les informations sont basées sur les tableaux de déclaration et modalités exposés dans l'Annexe III.

3.3.3. Partage du risque

3.3.3.1. Le présent paragraphe établit les mécanismes de partage des risques liés au trafic et aux coûts.

Les coûts suivants ne sont pas soumis au partage du risque lié au trafic et sont recouverts 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. les reports autorisés d'une année ou d'une période de référence précédente et les bonus ou les malus découlant des mesures d'incitation ;

- d. les excédents ou déficits de recouvrement dus aux variations de trafic, qui sont recouverts au plus tard dans le courant de l'année « n + 2 ».

En outre, les États contractants peuvent exempter du partage du risque lié au trafic les coûts fixes 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.

- 3.3.3.2. Lorsque, sur une année donnée, le nombre réel d'unités de service n'est pas supérieur ou est inférieur de plus de 2 % aux prévisions établies au début de la période de référence, le revenu supplémentaire ou la perte de revenu du prestataire de services de navigation aérienne en ce qui concerne les coûts fixes n'est pas reporté.
- 3.3.3.3. Lorsque, sur une année donnée « n », le nombre réel d'unités de service est supérieur de plus de 2% aux prévisions établies au début de la période de référence, 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 fixes sont reversés aux usagers de l'espace aérien au plus tard dans le courant de l'année « n + 2 ».
- 3.3.3.4. Lorsque, sur une année donnée « n », le nombre réel d'unités de service est inférieur de plus de 2% aux prévisions établies au début de la période de référence, 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 sont supportés par les usagers de l'espace aérien, en principe au plus tard dans le courant de l'année « n + 2 ». Les États contractants peuvent toutefois décider d'étaler le report de ce type de perte de revenu sur plusieurs années afin de maintenir la stabilité du taux unitaire.
- 3.3.3.5. Lorsque, sur une année donnée « n », le nombre réel d'unités de service est inférieur à 90 % des prévisions établies au début de la période de référence, le montant total 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 est supporté par les usagers de l'espace aérien, en principe au plus tard dans le courant de l'année « n + 2 ». Les États contractants peuvent toutefois décider d'étaler le report de ce type de perte de revenu sur plusieurs années afin de maintenir la stabilité du taux unitaire.
- 3.3.3.6. Lorsque, sur une année donnée « n », le nombre réel d'unités de service est supérieur à 110% des prévisions établies au début de la période de référence, le montant total 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 est reversé aux usagers de l'espace aérien dans le courant de l'année « n + 2 ».
- 3.3.3.7. Les principes suivants s'appliquent au partage du risque lié aux 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) sans préjudice de l'activation du mécanisme d'alerte ;

- c. les points a) et b) peuvent ne pas s'appliquer à la différence entre les coûts réels et les coûts fixés qui peut être considérée comme étant hors du contrôle des prestataires de services de navigation aérienne, des États contractants et des entités qualifiées à la suite :
- de modifications imprévues des réglementations nationales sur les retraites et des réglementations sur la comptabilisation des retraites ;
 - de modifications imprévues du droit fiscal national ;
 - d'éléments de coût imprévus et nouveaux qui ne figurent pas dans le plan de performance mais qui répondent à des obligations légales ;
 - de modifications imprévues des coûts ou des revenus, découlant d'accords internationaux ;
 - de modifications significatives des taux d'intérêt appliqués aux crédits.

3.3.3.8. La catégorisation des coûts incontrôlables susmentionnés fait l'objet d'une approbation par l'autorité nationale de surveillance et est incluse dans le plan de performance. Tout écart résultant des variations approuvées des coûts incontrôlables sur l'ensemble de la période de référence est reporté à la période de référence suivante. Il importe de veiller à ce que les coûts soient correctement catégorisés et que les variations puissent être justifiées avec l'autorité nationale de surveillance.

3.3.3.9. Un mécanisme d'alerte peut être appliqué dans les limites d'une période de référence, 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 peuvent être modifiés dans le courant de l'année pendant laquelle un mécanisme d'alerte est activé.

3.4. Mesures d'incitation

3.4.1 Mesures d'incitation applicables aux prestataires de services de navigation aérienne

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés qui décident d'adopter des mesures d'incitation financières en vue de la réalisation des objectifs de performance par leurs prestataires de services de navigation aérienne, les dispositions suivantes s'appliquent.

Le taux unitaire peut être adapté afin de prévoir des bonus ou des malus suivant le niveau réel de performance du prestataire de services de navigation aérienne au regard de l'objectif visé. De tels bonus ou malus ne sont appliqués que si les variations de performance ont des incidences notables sur les usagers. Le niveau applicable des bonus et des malus est proportionné aux objectifs à atteindre et aux résultats obtenus. Les niveaux de variation de performance et le niveau applicable des bonus et des malus sont déterminés après la proposition de consultation visée au paragraphe 1.5 et fixés par le plan de performance.

3.4.2 Mesures d'incitation applicables aux usagers de l'espace aérien

Lorsqu'un État contractant décide d'appliquer un système d'incitation aux usagers des services de navigation aérienne, il module, après la proposition de consultation visée au paragraphe 1.5, les redevances dues par ces usagers afin de refléter les efforts qu'ils ont déployés notamment pour :

- a. optimiser l'utilisation des services de navigation aérienne ;
- b. réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement ;

- c. réduire les coûts globaux des services de navigation aérienne et 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 ;
- d. accélérer le déploiement de nouvelles technologies.

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

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

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 + 1 » est établie sur la base de la méthode de recouvrement intégral des coûts et en fonction des catégories suivantes de coûts :

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

- 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 + 1 » par le nombre total d'unités de service estimé pour l'année « n + 1 » pour la zone tarifaire.

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

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 Inflation élevée

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

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

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

3.8. Calcul du taux unitaire en valeur euro

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

4.1. Recours

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

4.2. Examen des redevances

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

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

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

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 rétention 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° 10.60.01 du 1^{er} mars 2010.

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	Recouvrement intégral des coûts	<u>République de Croatie</u>
Danemark	Coûts fixés	<u>Royaume du Danemark</u>
Espagne continentale	Coûts fixés	<u>Royaume d'Espagne</u>
Iles Canaries	Coûts fixés	<u>Royaume d'Espagne</u>
Finlande	Coûts fixés	<u>République de Finlande</u>
France	Coûts fixés	<u>République française</u>
Royaume-Uni	Coûts fixés	<u>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</u>
Grèce	Coûts fixés	<u>République hellénique</u>
Hongrie	Coûts fixés	<u>République de Hongrie</u>
Irlande	Coûts fixés	<u>Irlande</u>
Italie	Coûts fixés	<u>République italienne</u>
Lettonie	Coûts fixés	<u>République de Lettonie</u>
Lituanie	Coûts fixés	<u>République de Lituanie</u>
L'ancienne République yougoslave de Macédoine	Recouvrement intégral des coûts	<u>L'ancienne République yougoslave de Macédoine</u>

<u>Nom de la zone tarifaire</u>	<u>Méthode choisie pour le calcul des taux unitaires</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Malte	Coûts fixés	<u>République de Malte</u>
Moldavie	Recouvrement intégral des coûts	<u>République de Moldavie</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>
Lisbonne	Coûts fixés	<u>République portugaise</u>
Santa Maria	Coûts fixés	<u>République portugaise</u>
Roumanie	Coûts fixés	<u>Roumanie</u>
Belgrade	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>
République tchèque	Coûts fixés	<u>République tchèque</u>
Turquie	Recouvrement intégral des coûts	<u>République de Turquie</u>
Ukraine	Recouvrement intégral des coûts	<u>Ukraine</u> ¹

¹ non encore techniquement intégrée.

ANNEXE II

TABLEAUX DE DÉCLARATION TYPES

MÉTHODE DE RECOUVREMENT INTÉGRAL DES COÛTS

Transparence de l'assiette des coûts 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 « $n + 1$ », les montants déclarés sont les montants réels pour l'année « $n - 3$ » à « $n - 1$ », et les montants prévus à partir de l'année « n ». Les coûts réels sont établis sur la base des comptes certifiés. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'activité 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 les entités ou entité

Année n + 1

Ventilation des coûts	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
-----------------------	--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

1. Ventilation par nature (en valeur nominale)

1.1 Personnel									
1.2 Autres coûts de fonctionnement									
1.3 Amortissement									
1.4 Coût du capital									
1.5 Dépenses exceptionnelles									
1.6 Coûts totaux									
Total % i/i-1									
Personnel % i/i-1									
Autres fonct. % i/i-1									

2. Ventilation par service (en valeur nominale)

2.1 Gestion du trafic aérien									
2.2 Communications									
2.3 Navigation									
2.4 Surveillance									
2.5 Recherche 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									

3. Informations complémentaires sur le coût du capital et le coût des projets communs (en valeur nominale)

Moyenne de l'actif									
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									
Coût du capital %									
3.5 Coût du capital avant impôt									
3.6 Rendement des fonds propres									
3.7 Intérêts moyens sur la dette									
Coût des projets communs									
3.8 Projet commun 1									

4. Informations complémentaires sur l'inflation et sur les coûts totaux en valeur réelle

4.1 Inflation % (1)									
4.2 Indice des prix (2)									
4.3 Coûts totaux en valeur réelle (3)									
Total % i/i-1									

5. Déduction des coûts imputés aux vols VFR exonérés (en valeur nominale)

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 '000 000 monnaie nationale - Unités de service en '000 000

(1) Inflation réelle – inflation prévue utilisée pour l'établissement des prévisions de coûts

(2) Indice des prix - base 100 en N-3

(3) Coûts réels - prévus en valeur réelle – aux prix N-3

(4) Coûts réels après déduction des coûts VFR – Coûts prévus après déduction des coûts 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 amortissements : 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 – 1 » ;
- description et explication des coûts prévus sur cinq ans pour les années « n + 1 » à « n + 5 », sur la base du plan d'activité.

**Transparence de l'assiette des coûts 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 les entités ou entité					Année n + 1				
Calcul du taux unitaire	(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
1. Calcul du taux unitaire national									
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 sur l'année n									
1.5 Revenus d'autres sources									
1.6 Coûts à la charge des usagers - total % i/i-1									
1.7 Unités de service totales									
1.8 Unités de service payantes									
1.9 Taux unitaire - monnaie nationale - 1.5/1.7 % i/i-1									
1.10 Taux de change (septembre n-1)									
1.11 Taux national de base en euro % i/i-1									
2. Unités de service réelles / prévues (en '000 000 d'unités de service)									
2.1 Unités de service totales % i/i-1									
2.1 Unités de service payantes % i/i-1									
3. Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement à reporter (en '000 000 monnaie nationale)									
Redevances facturées aux usagers									
3.1 Redevances facturées aux usagers									
Coûts réels nets à la charge des usagers									
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 sur l'année i									
3.6 Revenus d'autres sources									
3.7 Coûts à la charge des usagers - total									
Excédent (-) ou déficit r(+) de recouvr.									
3.8 Solde à reporter									
4. Report des excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement (en '000 000 monnaie nationale)									
4.1 Solde de l'année n - 9									
4.2 Solde de l'année n - 8									
4.3 Solde de l'année n - 7									
4.4 Solde de l'année n - 6									
4.5 Solde de l'année n - 5									
4.6 Solde de l'année n - 4									
4.7 Solde de l'année n - 3									
4.8 Solde de l'année n - 2									
4.9 Solde de l'année n - 1									
4.10 Solde de l'année n									
4.11 Montant reporté sur l'année i									
5. Coût unitaire (Coûts totaux après déduction des coûts VFR / Unités de service totales - en monnaie nationale)									
5.1 Coûts totaux 3.2 / Service unités 2.1									
5.2 Élément ANSP du coût unitaire									
5.3 Élément MET du coût unitaire									
5.4 Élément NSA-État du coût unitaire % i/i-1									

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

(1) Coûts prévus utilisés pour calculer les taux unitaires des années (n-3) à (n-1) – Les prévisions pour l'année "n" sont reprises du Tableau 1

(2) Les données de coûts sont reprises du Tableau 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 éventuelles recettes provenant d'autres sources ;
- description et explication des mesures d'incitation appliquées aux prestataires de services de navigation aérienne et, notamment, des modalités à appliquer dans la fixation des conditions réglementaires relatives au niveau des taux unitaires ; description et explication des objectifs sous l'angle des performances et des modalités de leur prise en compte dans la fixation des taux unitaires maximaux ;
- description des plans des prestataires de services de navigation aérienne pour satisfaire la demande projetée et atteindre les objectifs de performance ;
- description et explication des mesures d'incitation appliquées aux usagers des services de route ;
- 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 coûts 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 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 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.

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-huit mois avant le début d'une période de référence.

Tableau 1 - Coûts totaux

Zone tarifaire Consolidation - toutes les entités ou entité						Période de référence : N-(N+4)				
Coûts fixés						Coûts réels				
Ventilation des coûts	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Ventilation par nature (en valeur nominale)										
1.1 Personnel										
1.2 Autres coûts de fonctionnement										
1.3 Amortissement										
1.4 Coût du capital										
1.5 Dépenses exceptionnelles										
1.6 Coûts totaux										
Total % i/i-1										
Personnel % i/i-1										
Autres fonct.. % i/i-1										
2. Ventilation par service (en valeur nominale)										
2.1 Gestion du trafic aérien										
2.2 Communications										
2.3 Navigation										
2.4 Surveillance										
2.5 Recherche 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										
3. Informations complémentaires sur le coût du capital et le coût des projets communs (en valeur nominale)										
Moyenne de l'actif										
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										
Coût du capital %										
3.5 Coût du capital avant impôt										
3.6 Rendement des fonds propres										
3.7 Intérêts moyens sur la dette										
Coûts des projets communs										
3.8 Projet commun 1										
4. Informations complémentaires sur l'inflation et les coûts totaux en valeur réelle										
4.1 Inflation % (1)										
4.2 Indice des prix (2)										
4.3 Coûts totaux en valeur réelle (3)										
Total % i/i-1										
5. Déduction des coûts imputés aux vols VFR exonérés (en valeur nominale)										
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 '000 000 monnaie nationale - Unités de service en '000 000

(1) Inflation réelle / prévue utilisée pour déterminer les coûts fixés en valeur nominale - inflation réelle / prévisionnelle révisée

(2) Indice des prix - base 100 en N-3

(3) Coûts fixés (plan de performance) en valeur réelle - coûts réels / prévisionnels révisés aux prix N-3

(4) Coûts fixés après déduction des coûts VFR - coûts réels / prévisionnels révisés

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 et explication de la méthode adoptée pour calculer les amortissements : méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés. Lorsque la méthode des coûts actualisés est adoptée, fourniture 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 des coûts supportés par les États contractants (« autres coûts à la charge des pouvoirs publics ») ;
- dix-huit mois avant le début d'une période de référence, description des coûts et du trafic prévisionnels déclarés ;
- pour chaque année de la période de référence, description des coûts réels déclarés et différence entre ceux-ci et les coûts fixés.

**Transparence de l'assiette des coûts 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 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 :
Consolidation - toutes les entités ou entité

Période de référence : N-(N+4)

Calcul du taux unitaire	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Coûts fixés en valeur nominale et réévaluation de l'inflation</p> <p>1.1 Coûts fixés en valeur nominale - hors vols VFR - Tableau 1</p> <p>1.2 Taux d'inflation réel - Tableau 1</p> <p>1.3 Taux d'inflation prévu - Tableau 1</p> <p>1.4 Réévaluation de l'inflation - § 3.3.1 (1) : montant de l'année i à reporter</p> <p>2. Unités de service totales prévues et réelles</p> <p>2.1 Unités de service totales prévues (plan de performance)</p> <p>2.2 Unités de service totales réelles</p> <p>2.3 Unités de service totales réelles / prévues (en %)</p> <p>3. Coûts soumis au partage du risque lié au trafic (ANSP) - § 3.3.1</p> <p>3.1 Coûts fixés en valeur nominale - hors vols VFR (report du Tableau 1)</p> <p>3.2 Réévaluation de l'inflation - § 3.3.1 : montant reporté sur l'année i</p> <p>3.3 Trafic - § 3.3.3.1 : montants reportés sur l'année i</p> <p>3.4 Partage du risque lié au trafic - § 3.3.3.3 : revenus suppl. reportés sur l'année i</p> <p>3.5 Partage du risque lié au trafic - § 3.3.3.4 : pertes de revenus reportées sur l'année i</p> <p>3.6 Coûts incontrôlables - § 3.3.3.8 : montants reportés sur l'année i</p> <p>3.7 Bonus ou malus selon la performance - § 3.3.3.1</p> <p>3.8 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement (2) : montants reportés sur l'année i</p> <p>3.9 Total du calcul du taux unitaire de l'année i</p> <p>3.10 Partage du risque lié au trafic - § 3.3.3.3 : revenus suppl. de l'année i à reporter</p> <p>3.11 Partage du risque lié au trafic - § 3.3.3.4 : pertes de revenus de l'année i à reporter</p> <p>Paramètres pour le partage du risque lié au trafic</p> <p>3.12 % revenus suppl. reversés aux usagers l'année i+2 - § 3.3.3.3</p> <p>3.13 % pertes de revenus supportées par les usagers - § 3.3.3.4</p> <p>4. Coûts non soumis au partage du risque lié au trafic - § 3.3.1</p> <p>4.1 Coûts fixés en valeur nominale - hors vols VFR (Tableau 1)</p> <p>4.2 Réévaluation de l'inflation - § 3.3.1 : montant reporté sur l'année i</p> <p>4.3 Trafic - § 3.3.3.1 : montants reportés sur l'année i</p> <p>4.4 Coûts incontrôlables - § 3.3.3.8 : montants reportés sur l'année i</p> <p>4.5 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement (2) : montants reportés sur l'année i</p> <p>4.6 Total du calcul du taux unitaire</p> <p>5. Autres revenus - taux unitaire appliqué (en monnaie nationale)</p> <p>5.1 Revenus provenant d'autres sources - § 2.2.1</p> <p>5.2 Total général du calcul du taux unitaire de l'année i</p> <p>5.3 Taux unitaire de l'année i (en monnaie nationale)</p> <p>5.4 Élément ANSP du taux unitaire</p> <p>5.5 Élément MET du taux unitaire</p> <p>5.6 Élément NSA-État du taux unitaire</p> <p>5.7 Taux unitaire de l'année i qui aurait été appliqué en l'absence d'autres revenus</p>					

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

(1) Impact cumulé des différences annuelles entre l'inflation réelle et l'inflation prévue - ajustement des coûts fixés totaux

(2) Excédents / déficits de recouvrement enregistrés jusqu'à l'année de 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 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 prévues ;
- description de la politique d'exonération et description des moyens de financement destinés à couvrir les coûts liés à ces exonérations ;
- description des reports des excédents ou déficits de recouvrement supportés par les États contractants jusqu'en 2011 ;
- description par facteur des montants reportés de la période de référence précédente conformément aux paragraphes 3.3.3.7 et 3.3.3.8 ;
- description des autres déficits de recouvrement reportés conformément au paragraphe 3.3.3. ;
- description des autres revenus éventuels ;
- description et explication des mesures d'incitation appliquées aux prestataires de services de navigation aérienne ;
- description et explication des mesures d'incitation appliquées aux usagers des services de route.

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
Air Transport Association (ATA) 1301 Pennsylvania Avenue, N.W. Suite 1100 20004-1707 WASHINGTON DC ÉTATS-UNIS Téléphone: + 1 202 626 4000	Mme Cecilia BETHKE Managing Director-International Affairs Téléphone: + 1 202 626 4112 cbethke@airlines.org
Association of European Airlines (AEA) Avenue Louise 350 Bte 4 1050 BRUSSELS BELGIQUE Téléphone: + 32 2 639 89 89	M. Vincent DE VROEY General Manager Technical and Operations Téléphone: + 32 2 639 89 86 vincent.de.vroeey@aea.be
European Business Aviation Association (EBAA) Avenue de Tervuren 13 a-b Box 5 1040 BRUSSELS BELGIQUE Téléphone: + 32 2 766 00 70	M. Belarmino GONÇALVES PARADELA Manager, Technical Affairs Téléphone: + 32 2 766 00 79 bgparadela@ebaa.org M. Pedro VICENTE AZUA Chief Operating Officer Téléphone: + 32 2 766 00 77 pedrovazua@ebaa.org M. Fabio GAMBA Chief Executive Officer Téléphone: + 32 2 766 00 70 fgamba@ebaa.org
European Low Fares Airline Association (ELFAA) Avenue des Arts, 46 1000 BRUSSELS BELGIQUE Téléphone: + 32 2 504 90 05	M. John HANLON Secretary General of ELFAA Téléphone: + 44 1832 2743 89 john.hanlon@elfaa.com

<p>European Regions Airline Association (ERA) The Baker Suite Fairoaks Airport Chobham GU24 8HX WOKING – SURREY ROYAUME-UNI Téléphone: + 44 1276 8564 95</p>	<p>M. Simon McNAMARA Deputy Director General Téléphone: + 44 7770 8687 41 simon.mcnamara@eraa.org</p> <p>M. Andrew BRAY Manager Industry Affairs Téléphone: + 44 7713 9847 92 andrew.bray@eraa.org</p>
<p>International Air Carrier Association (IACA) Avenue Louise 228 7th Floor 1050 BRUSSELS BELGIQUE Téléphone: + 32 2 546 10 60</p>	<p>M. Guy BATTISTELLA Director Finance Téléphone: + 32 2 546 10 67 guy.battistella@iaca.be</p>
<p>International Aircraft Owners and Pilots Association (IAOPA) 50a Cambridge Street SW1V 4QQ LONDON ROYAUME-UNI Téléphone: + 44 2078 3456 31</p>	<p>M. Martin ROBINSON CEO Regional Vice-President IAOPA Europe Téléphone: + 44 2078 3456 31 martin@aopa.co.uk aopa@easynet.co.uk</p>
<p>International Air Transport Association (IATA) Route de l'Aéroport 33 P.O. Box 416 IATA Centre 1215 GENEVA 15 Airport SUISSE Téléphone: + 41 22 770 2525</p>	<p>M. Laurie O'TOOLE Assistant Director, Airport and ATC Charges, Industry Monetary Services, MRC Téléphone: + 41 22 770 2733 otoolel@iata.org</p> <p>M. Cesar RAFFO Manager, Airport & ATC Charges Industry Charges, Fuel and Taxation Téléphone: + 41 22 770 2778 raffoc@iata.org</p>

ANNEXE VI

GLOSSAIRE

Aux fins des présents principes, on entend par :

- 1) « autres revenus » : les revenus reçus des pouvoirs publics ou les revenus provenant d'activités commerciales ;
- 2) « 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 ;
- 3) « 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 ;
- 4) « 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 ;
- 5) « contrôle d'approche » : un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ ;
- 6) « 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 ;
- 7) « 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 ;

- 8) « coûts fixés » : les coûts fixés d'avance par les États contractants ;
- 9) « ensemble de services » : au moins deux services de navigation aérienne ;

- 10) « 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 ;
- 11) « 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 ;
- 12) « 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 ;
- 13) « 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) ;
- 14) « 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 ;
- 15) « mise en service » : la première mise en exploitation après une installation initiale ou une amélioration d'un système ;
- 16) « 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) ;
- 17) « OACI » : l'Organisation de l'aviation civile internationale, établie par la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
- 18) « période de référence » : la période de référence du système de performance ;
- 19) « plan de performance » : le plan en vertu duquel les États contractants fixent leurs objectifs de performance pour une période donnée ;
- 20) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;
- 21) « région terminale » : une région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aéroports importants ;
- 22) « Régulation économique indépendante » : le processus en vertu duquel un État contractant applique des mesures d'incitation ou une modulation financière ;
- 23) « représentant des utilisateurs de l'espace aérien » : toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories d'utilisateurs des services de navigation aérienne ;

- 24) « 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 ;
- 25) « service de contrôle d'aérodrome » : un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome ;
- 26) « 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 ;
- 27) « 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) ;
- 28) « 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 ;
- 29) « services de navigation » : les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps ;
- 30) « services de surveillance » : les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre ;
- 31) « 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 ;
- 32) « 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 ;
- 33) « usager de l'espace aérien » : l'exploitant de l'aéronef au moment où le vol a été effectué ou, si l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef, sauf s'il établit que quelqu'un d'autre était l'exploitant à ce moment-là ;
- 34) « 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) ;
- 35) « zone tarifaire de route » : un volume d'espace aérien pour lequel une assiette des coûts unique et un taux unitaire unique sont établis.

(Espace laissé intentionnellement blanc)