



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

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

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

**ET**

**CONDITIONS DE PAIEMENT**

[Texte approuvé par la Commission élargie et entré en vigueur le 20.05.2011  
Annexe 1 mise à jour en 2017]

**Imprimé en 2017**

**(La présente édition remplace le Doc. n° 15.60.02)**

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

### ARTICLE 1

1. Une redevance est perçue pour chaque vol effectué en conformité avec les procédures adoptées en application des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans l'espace aérien relevant de la responsabilité des États contractants. Aux fins d'établissement des redevances de route, cet espace aérien est divisé en zones tarifaires de route, définies par les États contractants et énumérées dans l'annexe 1.
2. La redevance constitue la rémunération des coûts supportés par les États contractants au titre des installations et services de navigation aérienne de route et de l'exploitation du système de redevances de route, ainsi que des coûts supportés par EUROCONTROL pour l'exploitation du système.
3. Les redevances engendrées dans une zone tarifaire donnée peuvent être soumises à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). EUROCONTROL peut, dans ce cas, percevoir ladite taxe dans les conditions et selon les procédures convenues avec le ou les États contractants concernés.
4. Les redevances engendrées dans une zone tarifaire donnée peuvent être soumises à un ou plusieurs systèmes d'incitation. EUROCONTROL peut mettre en œuvre le ou les systèmes d'incitation dans les conditions et selon les procédures convenues avec le ou les États contractants concernés.
5. La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu. L'identification de l'exploitant de l'aéronef peut se faire au moyen de l'indicatif de l'OACI ou de tout autre indicatif agréé dans l'identification du vol.
6. Si l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant, jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

### ARTICLE 2

Pour chaque vol pénétrant dans l'espace aérien des zones tarifaires énumérées dans l'annexe 1, une redevance (**R**) unique est perçue qui est égale à la somme des redevances engendrées par ce vol dans l'espace aérien des zones tarifaires concernées :

$$R = \sum_n r_i$$

La redevance individuelle (**r<sub>i</sub>**) pour les vols dans une zone tarifaire (**i**) est calculée conformément aux dispositions de l'article 3.

### ARTICLE 3

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

$$r_i = t_i \times N_i$$

dans laquelle (**r<sub>i</sub>**) est la redevance, (**t<sub>i</sub>**) le taux unitaire de redevance et (**N<sub>i</sub>**) le nombre d'unités de service correspondant audit vol.

#### **ARTICLE 4**

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

$$N_i = d_i \times p$$

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

#### **ARTICLE 5**

1. Le coefficient distance ( $d_i$ ) est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre :
  - l'aérodrome de départ situé à l'intérieur de la zone tarifaire ( $i$ ) ou le point d'entrée dans celle-ci
  - et
  - l'aérodrome de première destination situé à l'intérieur de la zone tarifaire ( $i$ ), ou le point de sortie de celle-ci.

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

2. Pour les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires), l'article 5.1 est d'application, sauf dans les deux cas suivants :
  - a) pour un vol circulaire effectué exclusivement dans une même zone tarifaire, le coefficient distance est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre l'aérodrome et le point le plus éloigné de l'aérodrome, multiplié par deux (2) ;
  - b) pour un vol circulaire effectué dans plus d'une zone tarifaire, l'article 5.1 est d'application, sauf dans la zone tarifaire contenant le point le plus éloigné de l'aérodrome, où le coefficient distance est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique totale exprimée en kilomètres entre le point d'entrée dans ladite zone tarifaire et le point le plus éloigné de l'aérodrome et de ce point le plus éloigné au point de sortie de la zone tarifaire considérée.
3. La distance à prendre en compte est diminuée de vingt (20) kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué sur le territoire d'un État contractant.

## **ARTICLE 6**

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

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

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

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

## **ARTICLE 7**

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

## **ARTICLE 8**

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

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

## **ARTICLE 9**

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

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

## **ARTICLE 10**

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

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

<u>Dénomination de la zone tarifaire</u>	<u>Description de l'espace aérien</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Albanie	Région d'information de vol Tirana Région supérieure d'information de vol Tirana	<u>République d'Albanie</u>
Allemagne	Région supérieure d'information de vol Hannover Région supérieure d'information de vol Rhein Région d'information de vol Bremen Région d'information de vol Langen Région d'information de vol München	<u>République fédérale d'Allemagne</u>
Ancienne République yougoslave de Macédoine	Région d'information de vol Skopje	<u>L'ancienne République yougoslave de Macédoine</u>
Arménie	Région d'information de vol Yerevan	<u>République d'Arménie</u>
Autriche	Région d'information de vol Wien	<u>République d'Autriche</u>
Belgique - Luxembourg	Région supérieure d'information de vol Bruxelles Région d'information de vol Bruxelles	<u>Royaume de Belgique / Grand-Duché de Luxembourg</u>
Bosnie-Herzégovine	Région supérieure d'information de vol Sarajevo Région d'information de vol Sarajevo	<u>Bosnie-Herzégovine</u>
Bulgarie	Région d'information de vol Sofia, à l'exception de l'espace aérien défini par les limites latérales du « Secteur DF 2 » et en ajoutant l'espace aérien défini par les limites latérales du « Secteur DF 1 » : <ul style="list-style-type: none"> <li>les limites latérales du « Secteur DF 1 » sont 43°52'13"N 025°58'33"E – 43°56'47"N 025°44'32"E – 43°58'46"N 025°28'18"E – 43°58'24" N 025°00'09"E – 43°41'53"N 024°41'48"E – et ensuite la frontière nationale entre la République de Bulgarie et la Roumanie jusqu'au point d'origine ;</li> <li>les limites latérales du « Secteur DF 2 » sont 43°44'08"N 028°30'04"E – 43°38'55"N 028°25'35"E – 44°08'26"N 027°01'01"E – et ensuite la frontière nationale entre la République de Bulgarie et la Roumanie jusqu'au point d'origine</li> </ul>	<u>République de Bulgarie</u>
Chypre	Région d'information de vol Nicosia	<u>République de Chypre</u>
Croatie	Région d'information de vol Zagreb Région supérieure d'information de vol Zagreb	<u>République de Croatie</u>

<u>Dénomination de la zone tarifaire</u>	<u>Description de l'espace aérien</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Danemark	Région d'information de vol København	<u>Royaume du Danemark</u>
Espagne continentale	Région supérieure d'information de vol Madrid Région d'information de vol Madrid Région supérieure d'information de vol Barcelona Région d'information de vol Barcelona	<u>Royaume d'Espagne</u>
Iles Canaries	Région supérieure d'information de vol Islas Canarias Région d'information de vol Islas Canarias	<u>Royaume d'Espagne</u>
Estonie	Région d'information de vol Tallinn	<u>République d'Estonie</u>
Finlande	Région supérieure d'information de vol Finlande Région d'information de vol Finlande	<u>République de Finlande</u>
France	Région supérieure d'information de vol France Région d'information de vol Paris Région d'information de vol Brest Région d'information de vol Bordeaux Région d'information de vol Marseille Région d'information de vol Reims	<u>République française</u>
Géorgie	Région d'information de vol Tbilisi	<u>Géorgie</u>
Grèce	Région supérieure d'information de vol Athinai Région d'information de vol Athinai	<u>République hellénique</u>
Hongrie	Région d'information de vol Budapest	<u>République de Hongrie</u>
Irlande	Région supérieure d'information de vol Shannon Région d'information de vol Shannon Région de transition océanique de Shannon délimitée par les coordonnées ci-après : 51° Nord 15° Ouest, 51° Nord 8° Ouest, 48° 30' Nord 8° Ouest, 49° Nord, 15° Ouest, 51° Nord 15° Ouest au niveau de vol 55 et au-dessus Région de transition océanique Nord délimitée par les coordonnées ci-après : 57° Nord 15° Ouest, 54° Nord 15° Ouest, 57° Nord 10° Ouest, 54° 34' Nord 10° Ouest au niveau de vol 55 et au-dessus	<u>Irlande</u>
Italie	Région supérieure d'information de vol Milano Région d'information de vol Milano Région supérieure d'information de vol Roma Région d'information de vol Roma Région supérieure d'information de vol Brindisi Région d'information de vol Brindisi	<u>République italienne</u>



<u>Dénomination de la zone tarifaire</u>	<u>Description de l'espace aérien</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Lettonie	Région d'information de vol Riga	<u>République de Lettonie</u>
Lituanie	Région d'information de vol Vilnius	<u>République de Lituanie</u>
Lisbonne	Région supérieure d'information de vol Lisboa Région d'information de vol Lisboa	<u>République portugaise</u>
Malte	Région supérieure d'information de vol Malta Région d'information de vol Malta	<u>République de Malte</u>
Moldavie	Région d'information de vol Chisinau	<u>République de Moldavie</u>
Norvège	Région supérieure d'information de vol Norvège Région d'information de vol Norvège Région d'information de vol océanique Bodø	<u>Royaume de Norvège</u>
Pays-Bas	Région d'information de vol Amsterdam	<u>Royaume des Pays-Bas</u>
Pologne	Région d'information de vol Warszawa	<u>République de Pologne</u>
Roumanie	Région d'information de vol Bucuresti, à l'exception de l'espace aérien défini par les limites latérales du « Secteur DF 1 » et en ajoutant l'espace aérien défini par les limites latérales du « Secteur DF 2 » : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les limites latérales du « Secteur DF 1 » sont 43°52'13"N 025°58'33"E – 43°56'47"N 025°44'32"E – 43°58'46"N 025°28'18"E – 43°58'24" N 025°00'09"E – 43°41'53"N 024°41'48"E – et ensuite la frontière nationale entre la République de Bulgarie et la Roumanie jusqu'au point d'origine ;</li> <li>• les limites latérales du « Secteur DF 2 » sont 43°44'08"N 028°30'04"E – 43°38'55"N 028°25'35"E – 44°08'26"N 027°01'01"E – et ensuite la frontière nationale entre la République de Bulgarie et la Roumanie jusqu'au point d'origine</li> </ul>	<u>Roumanie</u>
Royaume-Uni	Région supérieure d'information de vol Scottish Région d'information de vol Scottish Région supérieure d'information de vol London Région d'information de vol London	<u>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</u>
Santa Maria	Région d'information de vol Santa Maria	<u>République portugaise</u>
Serbie / Monténégro / KFOR	Région supérieure d'information de vol Beograd Région d'information de vol Beograd	<u>République de Serbie / Monténégro</u>

<u>Dénomination de la zone tarifaire</u>	<u>Description de l'espace aérien</u>	<u>État(s) contractant(s)</u>
Slovaquie	Région d'information de vol Bratislava	<u>République slovaque</u>
Slovénie	Région d'information de vol Ljubljana	<u>République de Slovénie</u>
Suède	Région supérieure d'information de vol Suède Région d'information de vol Suède	<u>Royaume de Suède</u>
Suisse	Région supérieure d'information de vol Suisse Région d'information de vol Suisse	<u>Confédération suisse</u>
République tchèque	Région d'information de vol Praha	<u>République tchèque</u>
Turquie	Région d'information de vol Ankara Région d'information de vol Istanbul	<u>République de Turquie</u>
Ukraine	Région d'information de vol Kyiv Région d'information de vol Simferopol' Région d'information de vol Odesa Région d'information de vol Kharkiv Région d'information de vol L'viv	<u>Ukraine</u> <sup>1</sup>

---

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

**CONDITIONS DE PAIEMENT**

**CLAUSE 1**

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

**CLAUSE 2**

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

**CLAUSE 3**

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

**CLAUSE 4**

1. Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en euros des factures réglées et des notes de crédit déduites. La nécessité d'indiquer les montants en euros des factures vaut également pour les usagers utilisant la possibilité de payer en monnaie nationale.
2. Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné des indications visées au paragraphe 1 ci-dessus pour permettre son affectation à une ou des factures spécifiques, EUROCONTROL affectera le paiement :
  - d'abord aux intérêts et ensuite
  - aux plus anciennes des factures impayées.

## CLAUSE 5

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

## CLAUSE 6

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

## CLAUSE 7

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

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