

GEN 4.2 REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE ROC ET RSTCA-OM**AIR NAVIGATION CHARGES OCEANIC AND TERMINAL CHARGE****4.2.1 REDEVANCE OCEANIQUE (ROC)****4.2.1.1 Définition**

Code de l'aviation civile, article R134-9

L'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité outre-mer et confié à la France par l'organisation de l'aviation civile internationale ou pour lequel les services de la navigation aérienne ont été délégués à la France par un Etat tiers donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance océanique.

Le taux unitaire normal de la redevance océanique est fixé chaque année par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget sur la base du coût des services rendus et des objectifs de couverture de ces coûts.

Des taux unitaires réduits peuvent être fixés pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées et pour les vols dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée sont situés sur le territoire national ou sur le territoire soumis aux règles du traité instituant la communauté européenne.

Certaines liaisons intérieures ou inter-îles outre-mer peuvent en outre faire l'objet d'exonérations, pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées.

4.2.1.2 Comment est-elle calculée ?

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 1 et 5

La redevance (R) pour un vol donné dans une zone tarifaire donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire et des unités de services (UDS) pour le vol concerné :

$$R = t \times UDS$$

Pour un vol donné, le nombre d'unités de service (UDS) pour la ROC est égal au produit des coefficients « distance » (d) et « poids » (p) :

$$UDS = d \times p$$

4.2.1.2.1 Calcul du coefficient distance

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 3

Le coefficient « distance » (d) est égal au quotient par cent du nombre mesurant la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone tarifaire, conformément au dernier plan de vol déposé par l'aéronef concerné pour la gestion des flux de trafic aérien.

Si les points d'entrée et de sortie d'un vol situés dans la zone tarifaire sont identiques, le coefficient «distance» est égal à la distance orthodromique entre ces points et le point le plus éloigné du plan de vol, multipliée par deux.

La distance à prendre en compte est diminuée de vingt kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué dans la zone tarifaire.

4.2.1.2.1.1 Formule de la distance orthodromique

Soit deux points de la surface de la terre A et B de coordonnées géographiques :

latitude (A) = lat (A) et longitude (A) = long (A) respectivement latitude (B) = lat (B) et longitude (B) = long (B), et soit long = différence de longitude de B à A, on appelle distance orthodromique de A à B, et on la note ortho (A,B) :

4.2.1 OCEANIC CHARGE**4.2.1.1 Definition**

Civil aviation code, article R134-9

In the airspace given to France by ICAO or for which air navigation services have been delegated to France by a third State, air navigation facilities and services made available in overseas territories by the air navigation service provider to ensure the safety and the efficiency of en-route air traffic flows, involves remuneration as a charge for services provided, known as the oceanic charge.

The normal unit rate of oceanic charge is set annually by an order of the minister in charge of the Civil Aviation and the minister in charge of finance on the basis of the costs of the provided services and with the objectives of covering these costs.

Reduced unit rates may be set considering the economic environment of the provision of airline services to the overseas territories and for the flights departing from or arriving to aerodromes located on the national territory or on the territory subject to the treaty establishing the European community.

Certain domestic or inter-island routes may also be subject to exemptions, to take account of the economic conditions of air services to the communities concerned.

4.2.1.2 How is it calculated ?

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 1 and 5

For each flight in a given charging zone, the charge (C) is equal to the product of a unit rate (u) established for this charging zone and service units (SU) for the flight concerned :

$$C = u \times SU$$

For a given flight, the number of service units (SU) for the route charge is equal to the product of the “distance” (d) and “weight” (w) factors of the aircraft.

$$SU=d \times w$$

4.2.1.2.1 Calculation of the distance factor

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 3

The “distance” factor (d) is equal to the quotient by one hundred of the number of kilometres in the great circle distance, between the entry point and the exit point in the charging zone, in accordance with the last flight plan filed by the aircraft concerned for the air traffic flow management.

If the entry and exit points of a flight located in the charging zone are identical, the “distance” factor is equal to the great circle distance between those points and the most far away point of the flight plan, multiplied by two.

The distance taking into account is reduced by twenty kilometres for each take-off and landing operated in the charging zone.

4.2.1.2.1.1 Formula of the great circle distance

A and B, two points of the surface of ground, their geographical coordinates :

latitude (A) = lat (A) and longitude (A) = long (A) respectively latitude (B) = lat (B) and longitude (b) = long (B), and long = difference in longitude between B and A, it is called distance on the great circle from A to B, and is noted :

$$\text{ortho}(A, B) = 60 * \arccos [\cos(\text{lat}(A)) * \cos(\text{lat}(B)) * \cos(\text{long}) + \sin(\text{lat}(A)) * \sin(\text{lat}(B))]$$

La distance orthodromique est obtenue en miles nautiques.

4.2.12 Calcul du coefficient poids pour la ROC

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 3

Le coefficient « poids » (p), exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal à la racine carrée du quotient par cinquante de la masse maximale certifiée au décollage (MMD) 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 fourni par l'exploitant de l'aéronef.

$$p = \sqrt{\frac{\text{MMD}}{50}}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance :

$$R = t \times \sqrt{\frac{\text{MMD}}{50}} \times d$$

Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Lorsqu'un exploitant dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient « poids » pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

4.2.1.3 Taux unitaire

Le taux unitaire de la redevance océanique est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

À compter du 1er janvier 2022, le taux unitaire de la redevance océanique est de 35,78 €.

4.2.1.4 Zone tarifaire de route pour la ROC

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 2

La zone tarifaire correspond aux espaces aériens confiés à la France en Océan Indien.

4.2.1.5 Exonérations spécifiques

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 10

Pas d'exonérations spécifiques pour la zone de l'Océan Indien.

4.2.1.6 Facturation

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois. Elle est accompagnée d'un relevé de vols qui identifie chaque vol par :

- le jour du vol ;
- l'heure de départ ;
- le numéro de vol et l'immatriculation ;

$$\text{ortho}(A, B) : \text{ortho}(A, B) = 60 * \arccos [\cos(\text{lat}(A)) * \cos(\text{lat}(B)) * \cos(\text{long}) + \sin(\text{lat}(A)) * \sin(\text{lat}(B))]$$

The great circle distance is formulated in nautical miles.

4.2.12 Calculation of the weight factor for the oceanic charge

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 3

The "weight" factor (w) formulated by a figure taken to two decimals shall be the square root of the quotient by fifty of the maximum take-off weight (MTOW) of the aircraft, formulated in metric tons by a figure taken to one decimal, as shown in the certificate of airworthiness, in the flight manual or in any other equivalent official document transmitted by the operator of the aircraft.

$$w = \sqrt{\frac{\text{MTOW}}{50}}$$

Hence the calculation of the charge is :

$$C = u \times \sqrt{\frac{\text{MTOW}}{50}} \times d$$

When this weight is unknown, the "weight" factor is calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. When an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight. When an operator has several aircrafts corresponding to different versions of a same type, the "weight" factor for each aircraft of this type used by this operator is determined on the basis of the average of the maximum take-off weight of all the aircraft of this type. The calculation of this factor per aircraft type and per operator is made once a year.

4.2.1.3 The unit rate

The unit rate of the oceanic charge is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

The unit rate of oceanic charge is 35.78 € from 1st January 2022.

4.2.1.4 Charging zone for the oceanic charge

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 2

The airspace delegated to France in Indian Ocean.

4.2.1.5 Specific exemptions

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 10

No specific exemption for the Indian Ocean area.

4.2.1.6 Billing

Each bill corresponds to a flight period of one month. The statement of flights includes flights details as follow :

- day of the flight ;
- time of departure ;
- flight number and flight registration ;

- le type de l'aéronef et sa MMD ;
- l'aéroport de départ et d'arrivée.

La facturation s'appuie sur les données du plan de vol et sur les masses maximales au décollage déclarées par les usagers.

- type of aircraft and MTOW ;
- arrival and departure aerodrome.

Billing is based on the data extracted from the flight plans or in any other equivalent data and on the maximum take-off weight declared by the users.

4.2.2 REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX DE LA CIRCULATION AERIENNE OUTRE-MER

4.2.2.1 Definition

Code de l'aviation civile, article R134-9

L'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat à l'arrivée et au départ des aérodromes situés outre-mer et dont l'activité dépasse un certain seuil donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer, exigible à l'occasion de chaque vol au départ.

Cette redevance rémunère les services rendus au titre du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome. Elle couvre les coûts occasionnés par les services de la navigation aérienne fournis au départ et à l'arrivée des aérodromes.

4.2.2.2 Comment est-elle calculée ?

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 1 et 6

La redevance (R) pour un vol donné dans une zone tarifaire donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire et des unités de services (UDS) pour le vol concerné :

$$R = t \times UDS$$

Pour un vol donné, le nombre d'unités de services (UDS) pour la RSTCA outre-mer est égal au coefficient « poids » (p) de l'aéronef en question.

$$UDS = p$$

4.2.2.3 Calcul du coefficient poids pour la RSTCA outre-mer

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 6

Le coefficient « poids » (p), exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal au produit d'un coefficient égal à 1,247 et du nombre arrondi à la première décimale correspondant à la masse maximale certifiée au décollage (MMD) de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques , telle qu'elle figure sur le certificat de navigabilité, sur le manuel de vol ou sur tout autre document officiel fourni par l'exploitant de l'aéronef et affectée de l'exposant 0,9.

$$p = 1,247 \times MMD^{0,9}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance :

$$R = t \times 1,247 \times MMD^{0,9}$$

Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Lorsqu'un exploitant dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient « poids » pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

4.2.2.4 Taux unitaire

4.2.2 TERMINAL NAVIGATION CHARGE OVERSEAS

4.2.2.1 Definition

Civil aviation code, article R134-9

Air navigation facilities and services made available by the air navigation service provider to ensure the safety and the efficiency of air traffic flows on arrival and departure of the aerodromes whose activity exceeds some level result in remuneration as a charge for services provided, known as the terminal navigation charge (RSTCA).

The charge shall constitute remuneration for the costs incurred by French ANSP (DGAC/DSNA) in respect of terminal air navigation services.

4.2.2.2 How is it calculated ?

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 1 and 6

The charge (C) for a given flight in a given charging zone is equal to the product of the unit rate (u) established for this charging zone and service units (SU) for such a flight :

$$C = u \times SU$$

For a given flight, the number of the service units (SU) for the overseas terminal navigation charge is equal to the "weight" (w) factor of the aircraft.

$$SU=w$$

4.2.2.3 Calculation of the weight factor for the overseas TNC

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 6

The “weight” factor (w), formulated by a two decimal number, is equal to the product of a factor equal to 1.247 and the number to the first decimal place corresponding to the maximum certified take-off weight of the aircraft (MTOW) of the aircraft, formulated in metric tons as shown in the certificate of airworthiness, flight manual or any other official document provided by the aircraft operator, multiplied by the superscript 0.9.

$$w = 1.247 \times MTOW^{0,9}$$

Hence the calculation of the charge is :

$$C = u \times 1.247 \times MTOW^{0,9}$$

When this weight is unknown, the “weight” factor is calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. When an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight. When an operator has several aircrafts corresponding to different versions of a same type, the “weight” factor for each aircraft of this type used by this operator is determined on the basis of the average of the maximum take-off weight of all the aircraft of this type. The calculation of this factor per aircraft type and per operator is made once a year.

4.2.2.4 The unit rate

Le taux unitaire de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

À compter du 1er janvier 2022, le taux unitaire de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer est de 12,00 €.

4.2.2.5 Réduction spécifique

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 11

Les liaisons directes entre deux aérodromes assujettis à la RSTCA outre-mer, dans l'Océan Indien bénéficient d'un taux unitaire de RSTCA outre-mer réduit de 50 %.

4.2.2.6 Aérodromes soumis à l'application de la RSTCA outre-mer

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 8 et annexe 2

Pour l'année N, sont soumis à la RSTCA pour la métropole et pour l'outre-mer, les aérodromes sur lesquels les services terminaux de navigation aérienne sont rendus par des agents de l'État et le trafic IFR non exonéré dépasse un certain seuil sur la période courant du mois de novembre de l'année N-4 au mois d'octobre de l'année N-1.

Pour l'outre-mer, ce seuil est fixé à 15 000 unités de service, selon la formule de calcul des unités de service.

L'assujettissement d'un aérodrome ne peut avoir lieu que trois années après la mise en place du service.

La liste des aéroports assujettis à la RSTCA outre-mer est fixée annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Elle peut être consultée sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

À compter du 1er janvier 2022, la RSTCA pour l'outre-mer est exigible à chaque décollage d'un aérodrome de la liste ci-dessous :

SOCA	Cayenne-Félix Éboué
FMCZ	Mayotte-Marcel Henry
FMEE	La Réunion-Roland Garros
TFFF	Martinique-Aimé-Césaire
NWWW	Nouméa-La Tontouta
TFFR	Aéroport Pointe-à-Pitre Le Raizet
LFVP	Saint-Pierre Pointe Blanche
NTAA	Tahiti-Faaa

4.2.2.7 Facturation

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois. Elle est accompagnée d'un relevé de vols qui identifie chaque vol par :

- le jour du vol ;
- le numéro de vol ou l'immatriculation ;
- l'heure de départ ;
- l'aéroport d'arrivée ;
- le type de l'aéronef et sa MMD.

La facturation s'appuie sur les données du plan de vol et sur les masses maximales au décollage déclarées par les usagers.

4.2.3 EXONÉRATIONS

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 9

Sont exonérés des redevances de navigation aérienne :

- a. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques ;

The unit rate of the terminal navigation charge is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

The unit rate of overseas terminal navigation charge is 12.00 € from 1st January 2022.

4.2.2.5 Specific reduction

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 11

The flights between two aerodromes subject to overseas terminal navigation charge in Indian Ocean benefit from a unit rate reduced by half.

4.2.2.6 Aerodromes subject to the overseas terminal navigation charge

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 8 and annexe 2

For the year N, aerodromes on which terminal navigation services are provided by civil servants and non-exempted IFR traffic exceeds a given threshold from November of the year N-4 to October of the year N-1 shall be subject to the mainland and overseas terminal navigation charges.

In overseas territories, the threshold is set to 15,000 service units, according to the formula of the service units in paragraph 2.1.

The aerodromes can be subject to overseas terminal navigation charge only 3 years after the introduction of the services.

The list of aerodromes subject to the RSTCA overseas is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

In overseas territories, terminal navigation charge is collected for each flight departing from an aerodrome of the below list from 1st January 2022 :

4.2.2.7 Billing

The bills for overseas terminal navigation charge are sent out monthly and relate to the flights of the previous month. Each bill corresponds to a one-month flight period. It is accompanied by a statement of flight that identifies each flight by :

- day of the flight ;
- flight number or flight registration ;
- time of departure ;
- destination aerodrome ;
- type of aircraft and MTOW.

Billing is based on the flight plan data or any other equivalent data source.

4.2.3 EXEMPTIONS

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 9

The following flights are exempted from the payment of charges : flights performed by aircraft of which the maximum take-off weight authorised is less than two (2) metric tons ;

- | | | | |
|----|--|----|---|
| b. | les vols mixtes VFR/IFR dans les zones tarifaires dans lesquelles ils sont effectués exclusivement en VFR ; | b. | <i>mixed VFR/IFR flights in the charging zone where operated exclusively in VFR ;</i> |
| c. | les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements ; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol ; | c. | <i>flights performed exclusively for the transport, on official mission, of the reigning Monarch and his/her immediate family, Heads of State, Heads of Government, and Government Ministers. In all cases, this must be substantiated by the appropriate status indicator on the flight plan ;</i> |
| d. | les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat ; | d. | <i>search and rescue flights authorised by the appropriate relevant body ;</i> |
| e. | les vols militaires de l'État français et ceux des États ayant conclu avec la France des accords de reciprocité ; | e. | <i>military flights performed by military aircraft from French State and from states which have been subscribed a reciprocity agreement ;</i> |
| f. | les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, 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 concernée et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ; | f. | <i>training flights performed exclusively for the purpose of obtaining a licence, or a rating in the case of cockpit flight crew, and where this is substantiated by an appropriate remark on the flight plan. Flights must be performed solely within this charging zone. Flights must not serve for the transport of passengers and/or cargo, nor for positioning or ferrying of the aircraft ;</i> |
| g. | 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 ; | g. | <i>flights performed exclusively for the purpose of checking or testing equipment used or intended to be used as ground aids to air navigation, excluding positioning flights by the aircraft concerned ;</i> |
| h. | les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ; | h. | <i>flights terminating at the aerodrome from which the aircraft has taken off and during which no intermediate landing has been made (circular flights) ;</i> |
| i. | les vols VFR ; | i. | <i>VFR flights ;</i> |
| j. | les vols effectués par les douanes et la police. | j. | <i>customs and police flights.</i> |

4.2.4 Conditions de paiement de la RSTCA outre-mer et de la ROC

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4 clauses 1 à 4

Les montants facturés sont payables à l'agence comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens figurant sur le titre de perception. Le montant de la redevance est dû à la date de réalisation du vol. Le paiement doit être reçu par l'agence comptable dans les 30 jours suivant la date de facturation, au plus tard à la date d'exigibilité indiquée sur le titre de perception.

Le paiement comptant peut toutefois être requis du redébiteur s'il apparaît que cette procédure est mieux à même de garantir le recouvrement de la créance de l'Etat.

Les montants des redevances sont acquittés en euros.

En cas de paiement par chèque, celui-ci est réputé reçu par l'agence comptable à la date de réception du chèque par l'agence comptable, sous réserve que le chèque soit honoré par la banque du tireur.

En cas de paiement par virement bancaire, celui-ci est réputé reçu par l'agence comptable à la date de valeur à laquelle les montants dus ont été crédités sur le compte bancaire désigné par l'agence comptable.

Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en euros des titres de perception réglés et des notes de crédit déduites.

Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné de ces indications pour permettre son affectation à un ou des titres de perception spécifiques, l'agence comptable affectera le paiement d'abord aux majorations et intérêts de retard, et ensuite aux plus anciens titres de perception impayés.

4.2.4 Terms of payment for the metropolitan / overseas terminal charge and the oceanic charge

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annex 4, from clause 1 to 4

Payments must be made to the accounting unit named "agence comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens" shown on the bill.

The amount of the charge is due on the date of performance of the flight. The payment must be received by the accounting unit 30 days from the issue date of the bill, not later than the deadline indicated on the bill.

Immediate payment may, however, be required from the debtor for payment in order to ensure an improved recovery of the outstanding amounts due to the state.

Payments shall be made in euros.

Payments by cheque must be sent to the accounting unit and deemed to be received at that moment provided that the cheque is paid by the user's bank.

Payments by transfer shall be deemed to have been received by the accounting unit on the value date on which the amount due was credited into a designated bank account of the accounting unit.

Payments shall be accompanied by a statement giving the references and dates of the bills paid and of the credit notes deducted.

When the payment is not accompanied by this statement, the accounting unit will apply the payment :

- first to surcharge and interest on late payment, and then
- to the oldest bills unpaid.

4.2.4.1 Réclamations

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4 clause 5

Toute réclamation relative à un titre de perception doit être adressée à l'agent comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens par écrit ou par courrier électronique. La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à l'agent comptable, fixée à 60 jours à compter de la date du titre de perception, est indiquée sur ce dernier.

La date de dépôt des réclamations est la date de leur réception par l'agent comptable.

Les réclamations, dont l'objet doit être clairement précisé, doivent être accompagnées des pièces justificatives appropriées (1).

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.

Si le budget annexe contrôle et exploitation aériens et un usager sont débiteur et créancier l'un de l'autre, aucun paiement compensatoire ne peut être effectué.

(1) Le vol réclamé doit être identifié par son numéro de ligne ou par tout autre élément équivalent figurant sur le relevé de vols

4.2.4.1 Claims

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annex 4, clause 5

Any claim relating to an invoice must be addressed to the accounting officer of the budget for air traffic control and operations in writing or by e-mail. The latest date by which claims must be received by the accounting unit shall be shown on the bill and is 60 days from the date of the bill.

The date of submission of claims shall be the date on which the claims are received by the accounting unit.

Claims must be detailed, and should be accompanied by any relevant supporting evidence (1).

Submission of a claim by a user shall not entitle him to make any deduction from the relevant bill.

Where the accounting unit and a user are mutually debtor and creditor no compensation payments shall be effected.

4.2.4.2 Pénalités

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4 clause 6

Toute redevance qui n'a pas été acquittée à la date d'exigibilité se voit appliquer, sur le montant restant dû, une majoration de 10 % et des intérêts de retard au taux légal en vigueur.

La majoration et les intérêts de retard sont calculés et facturés en euros.

Le taux de l'intérêt légal est fixé semestriellement par arrêté du ministre de l'économie, des finances et de la relance. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4 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 la saisie conservatoire ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

Code des transports, article L6123-2, ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 Article 5

Après mise en demeure infructueuse du redéuable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redéuable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure par les autorités et dans les situations suivantes : le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redéuable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redéuable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redéuable.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

Décret n° 2018-1274 du 26 décembre 2018 relatif aux redevances des services de navigation aérienne, article R.134-9-VII

Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne à l'encontre de tout usager qui n'a pas acquitté les redevances dues. Cette décision est prise à la demande du comptable du budget annexe "Contrôle et exploitation aériens".

A défaut du paiement total de la dette, ou à défaut de la conclusion d'un plan d'apurement, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne passé un délai de huit jours après avoir mis le redéuable en demeure de régulariser sa situation. La décision prend effet immédiatement.

Cette décision ne peut être prise que pour les vols au départ.

La fourniture de ces services reste suspendue tant que le paiement total de la dette n'est pas intervenu ou qu'un plan d'apurement n'est pas conclu.

4.2.4.2 Penalties

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annex 4, clause 6

When a charge has not been paid by the latest date for payment, a 10 % surcharge and an interest on late payment shall be applied to the unpaid portion of the bill.

The surcharge and the interest on late payment are calculated and billed in euros.

The legal interest rate is set every six months by order of the Minister for the Economy, Finance and Recovery. It can be consulted on the Légifrance website (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annex 4, clause 7

When the debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery.

The measures may include aircraft detention or any other enforcement measures in accordance with the legislation.

Transports code, article L6123-2, decree n° 2010-1307 of 28 October 2010, article 5

After demand formal notice is sent to the debtor in order to regularize its situation, aircraft detention of aircraft operated or owned by the debtor can be required by the relevant authority to the competent local court and in the following situation : the minister in charge of the transport in case of non-payment or insufficient payment of terminal navigation charges.

The order is given to the authorities in charge of air traffic services at the aerodrome for detention purposes. The order is notified to the debtor and to the owner of the aircraft when the debtor is the operator.

The detention costs are covered by the debtor.

The payment of the outstanding amount leads to the withdrawal of the aircraft detention.

Decree No. 2018-1274 of 26 December 2018 on air navigation service charges, Article R. 134-9-VII

The Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services against any user who has not paid the fees due. This decision shall be taken at the request of the accounting officer of the budget for air traffic control and operations.

In the absence of full payment of the debt, or in the absence of a clearance plan, the Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services after a period of eight days after having given notice to the debtor to regularise his situation. The decision shall take effect immediately.

This decision can only be made for departing flights.

The provision of these services remains suspended until full payment of the debt has been made or a clearance plan has been concluded.

La suspension de ces services peut aussi être décidée dans les mêmes conditions dans le cas où un plan d'apurement précédemment conclu n'est pas respecté.

The suspension of these services may also be decided under the same conditions in the event that a previously concluded clearance plan is not respected.

4.2.5 Contacts

4.2.5 Contacts

Service DSNA / SDFI / R

TEL + 33 1 58 09 47 65
+ 33 1 58 09 39 45
+ 33 1 58 09 49 05

E-mail redevances.dsna-bf@aviation-civile.gouv.fr

Internet <https://www.ecologie.gouv.fr/redevances-navigation-aerienne>

Address DGAC
DSNA / SDFI / R
50, rue Henry FARMAN
75720 PARIS CEDEX 15

←

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank