

**ORGANIZZAZIONE EUROPEA PER LA SICUREZZA DELLA
NAVIGAZIONE AEREA
EUROCONTROL**

**CONDIZIONI DI APPLICAZIONE DEL
SISTEMA DEI CANONI DI ROTTA
E
CONDIZIONI DI PAGAMENTO**

[Testo approvato dalla Commissione allargata ed entrato
in vigore il 12 settembre 2002]

Stampato nel 2002

(Questa versione annulla e sostituisce il doc. N. 02.60.02 di gennaio 2002)

CONDIZIONI DI APPLICAZIONE DEL SISTEMA DEI CANONI DI ROTTAARTICOLO 1

1. Viene percepito un canone per ciascun volo effettuato da un aeromobile secondo le regole del volo strumentale (volo IFR), in conformità con le procedure formulate in applicazione degli Standard e delle Pratiche raccomandate dall'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale, nello spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza degli Stati contraenti, come elencate nell'Allegato 1. Inoltre, nelle Regioni di informazione di volo di propria competenza, uno Stato contraente può decidere che venga percepito un canone per qualsiasi volo effettuato secondo le regole del volo a vista (volo VFR). I voli effettuati in parte secondo le regole del volo a vista ed in parte secondo le regole del volo strumentale (voli misti VFR/IFR) nelle Regioni di informazione di volo di competenza di un determinato Stato contraente sono soggetti, per l'intera distanza percorsa all'interno delle menzionate Regioni di informazione di volo, al canone percepito in detto Stato per i voli IFR.
2. Il canone costituisce la remunerazione dei costi sostenuti dagli Stati contraenti in relazione alle installazioni ed ai servizi di navigazione aerea in rotta, all'esercizio del Sistema dei canoni di rotta, oltre che dei costi sostenuti da EUROCONTROL per la gestione del Sistema.
3. I canoni generati nello spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza di uno Stato contraente possono essere soggetti all'imposta sul valore aggiunto (IVA). EUROCONTROL può, in tal caso, percepire l'imposta menzionata alle condizioni e secondo le modalità convenute con lo Stato in questione.
4. La persona cui il canone è imputato è l'operatore dell'aeromobile al momento in cui il volo ha avuto luogo. Nel caso l'identità dell'operatore non fosse conosciuta, è considerato come tale il proprietario dell'aeromobile, fintanto che questi non abbia dimostrato chi sia l'operatore.

ARTICOLO 2

Per ogni volo che accede allo spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza di più Stati contraenti viene percepito un unico canone (**R**), pari alla somma dei canoni generati dal volo stesso nello spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza di ciascuno Stato contraente:

$$R = \sum_i r_i$$

Il canone individuale (r_i) per i voli all'interno dello spazio aereo di competenza di uno Stato contraente è calcolato in conformità con le disposizioni dell'Articolo 3.

ARTICOLO 3

Il canone per un volo che ha luogo nello spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza di un determinato Stato contraente (i) è calcolato secondo la formula:

$$r_i = t_i \times N_i$$

nella quale (r_i) è il canone, (t_i) è il coefficiente unitario di tariffazione e (N_i) è il numero di unità di servizio corrispondenti a tale volo. I coefficienti unitari possono, se del caso, essere fissati separatamente per i voli VFR ed IFR.

ARTICOLO 4

Per un dato volo, il numero di unità di servizio designato da (N_i) e citato nel precedente articolo viene ottenuto per mezzo della formula seguente:

$$N_i = d_i \times p$$

laddove (d_i) è il coefficiente di distanza corrispondente allo spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza dello Stato contraente (i) e (p) è il coefficiente di peso dell'aeromobile interessato.

ARTICOLO 5

1. Il coefficiente di distanza (d_i) è ottenuto dividendo per cento (100) il numero che rappresenta la distanza ortodromica espressa in chilometri fra:
 - l'aerodromo di partenza situato all'interno dello spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza dello Stato contraente (i) ovvero il punto di ingresso entro detto spazio
 - e
 - l'aerodromo di prima destinazione situato all'interno dello spazio aereo menzionato, ovvero il punto di uscita da detto spazio.

I punti di ingresso e di uscita sono costituiti dai punti in cui la rotta riportata sul piano di volo attraversa i limiti laterali del detto spazio aereo. Il piano di volo tiene conto di tutti i cambiamenti apportati dall'operatore al piano di volo inizialmente depositato così come di tutti i cambiamenti approvati dall'operatore conseguenti all'applicazione di misure di gestione dei flussi di traffico aereo.

2. Tuttavia, per i voli che terminano nell'aerodromo di partenza dell'aeromobile e nel corso dei quali non ha avuto luogo alcun atterraggio intermedio (voli circolari), e per i quali il punto più distante dall'aerodromo si trova in una Regione di informazione di volo dello Stato contraente (i), il coefficiente di distanza (d_i) è ottenuto dividendo per cento (100) il numero che rappresenta la distanza ortodromica espressa in chilometri fra:

- l'aerodromo situato all'interno dello spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza dello Stato contraente (i) ovvero il punto di ingresso entro detto spazio

c

- il punto più distante dall'aerodromo

più il numero che rappresenta la distanza ortodromica espressa in chilometri fra:

- il punto più distante dall'aerodromo

c

- l'aerodromo situato all'interno dello spazio aereo menzionato, ovvero il punto di uscita da detto spazio.

3. La distanza da prendere in considerazione verrà determinata sottraendo venti (20) chilometri per ogni decollo e per ogni atterraggio effettuato sul territorio di uno Stato contraente.

ARTICOLO 6

1. Il coefficiente di peso è pari alla radice quadrata del quoziente che si ottiene dividendo per cinquanta (50) il numero delle tonnellate metriche del peso massimo certificato al decollo dell'aeromobile, quale appare sul certificato di navigabilità, sul manuale di volo o su qualche altro documento ufficiale, come segue:

$$p = \sqrt{\frac{\text{peso max. al decollo}}{50}}$$

Quando il peso massimo certificato al decollo dell'aeromobile non è noto agli organismi responsabili della riscossione dei canoni, il coefficiente di peso viene stabilito sulla base del peso dell'aeromobile più pesante e dello stesso tipo di cui sia nota l'esistenza.

2. Quando per uno stesso aeromobile esistono più pesi massimi certificati al decollo, il fattore peso è stabilito in base al più elevato peso massimo al decollo autorizzato per tale aeromobile dal suo Stato d'immatricolazione.
3. Quando, tuttavia, un operatore ha dichiarato agli organismi responsabili della riscossione dei canoni di disporre di più aeromobili corrispondenti a diverse versioni dello stesso tipo, il coefficiente di peso per ciascun aeromobile di tale tipo utilizzato dall'operatore in questione viene determinato sulla base della

media dei pesi massimi al decollo di tutti i suoi aeromobili dello stesso tipo. Il calcolo di tale coefficiente, per tipo di aeromobile e per operatore, viene effettuato almeno una volta all'anno.

4. Per il calcolo del canone, il coefficiente di peso è espresso da un numero a due decimali.

ARTICOLO 7

1. Il coefficiente unitario di tariffazione è stabilito in euro.
2. Salvo decisione contraria di uno Stato contraente, il coefficiente unitario di tariffazione viene ricalcolato mensilmente applicando il tasso di cambio medio mensile tra l'euro e la moneta nazionale per il mese precedente a quello nel corso del quale ha avuto luogo il volo. Il tasso di cambio applicato è la media mensile dei "tassi incrociati alla chiusura", calcolato da Reuters sulla base del tasso BID giornaliero.

ARTICOLO 8

1. Sono esentati dal pagamento del canone i seguenti voli:
 - a. voli misti VFR/IFR, solamente nello spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di competenza dello Stato o degli Stati contraenti, dove sono effettuati esclusivamente in VFR e non viene percepito un canone per i voli VFR;
 - b. voli effettuati da aeromobili il cui peso massimo autorizzato al decollo è inferiore a due (2) tonnellate metriche;
 - c. voli effettuati esclusivamente per il trasporto di Sovrani regnanti e loro parenti stretti, di Capi di Stato e di Governo, nonché di ministri in missione ufficiale; questi voli dovranno, in ogni caso, essere comprovati con l'appropriato indicatore di status sul piano di volo;
 - d. i voli di ricerca e soccorso autorizzati da un organismo SAR competente.
2. Inoltre, per ciò che concerne le Regioni di informazione di volo di propria competenza, uno Stato contraente può decidere di esentare dal pagamento del canone:
 - a. i voli militari effettuati da aeromobili militari di qualsiasi Stato;
 - b. i voli di addestramento effettuati esclusivamente allo scopo di ottenere un brevetto di pilota o una qualificazione per il personale di condotta, quando ne è fatta menzione specifica nel piano di volo; tali voli devono essere effettuati unicamente entro lo spazio aereo dello Stato interessato; non devono comportare trasporto di passeggeri e/o merci, né posizionamento o trasferimento di aeromobili;

- c. i voli effettuati esclusivamente al fine di controllare o collaudare le apparecchiature utilizzate o da utilizzarsi come aiuti al suolo per la navigazione aerea, eccetto i voli di posizionamento effettuati dagli aeromobili in questione;
- d. i voli che terminano nell'aerodromo di partenza dell'aeromobile e nel corso dei quali non ha avuto luogo alcun atterraggio intermedio (voli circolari).

ARTICOLO 9

Il canone è pagabile presso la Sede centrale di EUROCONTROL, in conformità con le condizioni di pagamento esposte nell'Allegato 2. La divisa di contabilizzazione utilizzata è l'euro.

ARTICOLO 10

Le Condizioni di applicazione del Sistema dei canoni di rotta e i coefficienti unitari sono pubblicati dagli Stati contraenti.

COPIA TRATTA DA GURITEL — GAZZETTA UFFICIALE ON-LINE