



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

Point 4 : Application des politiques de l'OACI sur les redevances

APPLICATION DES POLITIQUES DE L'OACI SUR LES REDEVANCES

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note examine la manière de promouvoir le respect de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Plusieurs rapports indiquent que la politique de l'OACI n'a pas été adéquatement mise en œuvre par certains pays et fournisseurs de services. Dans l'objectif de mieux faire connaître la politique de l'OACI et d'obtenir la plus large application de celle-ci, la présente note propose diverses mesures, y compris une nouvelle affirmation explicite de la part du Conseil de l'OACI de son soutien à la politique et aux activités de promotion du Secrétariat de l'OACI. La note conclut aussi que les États devraient veiller à ce que leurs fournisseurs de services appliquent la politique de l'OACI.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a élaboré au fil des années un ensemble complet de politiques qui figurent dans le document intitulé *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Cependant, il a été noté qu'il y a encore des cas où la politique n'est pas adéquatement appliquée ou ne l'est pas du tout. Cela est souvent dû à un manque d'information et d'engagement ferme de la part des États et de leurs fournisseurs de services à suivre cette politique. Cette situation risque de ne pas s'améliorer étant donné la tendance vers la commercialisation et la privatisation des fournisseurs de services et le risque corrélatif d'une moindre sensibilité à cette politique parmi ces fournisseurs.

1.2 La présente note examine l'état de la mise en œuvre par les États de la politique de l'OACI sur les redevances, et étudie un moyen approprié de promouvoir le respect de cette politique.

2. SITUATION ET APPLICATION DE LA POLITIQUE DE L'OACI

2.1 La politique de l'OACI sur les redevances diffère quant au statut de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago, Doc 7300), en ceci que les États contractants de l'OACI ne sont pas juridiquement contraints de s'y conformer, contrairement à ce qui concerne les articles de la Convention de Chicago. Cependant, étant donné que les principes énoncés dans le Doc 9082 ont été élaborés sur la base de recommandations formulées par d'importantes conférences internationales auxquelles les États ont pleinement participé, ces États sont moralement engagés à y donner suite et à veiller à ce que les pratiques de leurs fournisseurs de services soient conformes à cette politique. C'est pourquoi la Résolution A36-15 de l'Assemblée de l'OACI prie instamment les États contractants de fonder le recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne non seulement sur les principes exposés à l'article 15 de la Convention, mais aussi sur les principes énoncés dans le Doc 9082, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités.

2.2 Les tout derniers renseignements disponibles concernant le respect par les États de certains des principes centraux de la politique de l'OACI sont présentés dans le Supplément n° 2 au Doc 9082 (publié sous la rubrique « Free publications » du site web de l'OACI). Ils indiquent que la majorité des États qui fournissent ce type de renseignements respectent la politique, mais certains États ont fait savoir qu'ils n'appliquaient pas les paragraphes 22 et 23 du Doc 9082 concernant les redevances d'aéroport, ni les paragraphes 38, 39 et 41 du même document concernant les redevances des services de navigation aérienne. De plus, quelques autres États n'ont pas indiqué leur niveau de conformité à la politique. Il convient de noter que plus de la moitié des États contractants n'ont fourni aucun renseignement. Une mise à jour des renseignements sur l'application de la politique a été préparée pour la présente conférence (voir la note CEANS-WP/20).

2.3 En plus des renseignements mentionnés ci-dessus, il y aurait plusieurs exemples de non-respect de la politique de l'OACI, notamment :

- a) des augmentations des redevances d'aéroport et/ou de services de navigation aérienne introduites sans consultation appropriée, voir sans aucune consultation des usagers ;
- b) des augmentations des redevances sans justification ;
- c) un manque de transparence dans la présentation des renseignements financiers aux usagers ;
- d) des subventions croisées indirectes à des usagers nationaux et/ou à d'autres catégories d'usagers au moyen de redevances plus élevées pour les vols internationaux (c'est-à-dire un traitement discriminatoire de certaines catégories d'usagers, ce qui, dans certains cas, peut être une violation de l'article 15 de la Convention de Chicago) ;
- e) la non-divulgaration par certains fournisseurs de services de leurs niveaux de redevances.

3. ANALYSE

3.1 Le non-respect par des fournisseurs de services de la politique de l'OACI sur les redevances peut conduire à des approches divergentes pour l'établissement de redevances et augmenter la

difficulté pour les États de s'acquitter de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago et de garantir la fourniture équitable et efficace d'aéroports et de services de navigation aérienne.

3.2 L'objectif étant de renforcer la connaissance de la politique de l'OACI et son application dans le monde entier, plusieurs mesures peuvent être envisagées qui font intervenir diverses parties, à savoir l'OACI, les États, les fournisseurs de services et l'industrie du transport aérien dans son ensemble, y compris les organisations de l'industrie.

3.3 À l'évidence, l'OACI est le point de départ de tout effort de ce genre. La première démarche logique serait que le Conseil de l'OACI réaffirme explicitement son soutien à la politique sur les redevances qui est exposée dans le Doc 9082 et son attente que les États respectent cette politique et s'assurent ensuite que leurs fournisseurs de services la respectent également.

3.4 Une déclaration du seul Conseil ne renforcerait toutefois pas la connaissance que les États ont de la politique de l'OACI. Il serait fondamental d'accroître cette connaissance des États pour parvenir à un respect optimal de cette politique. Diverses activités promotionnelles pourraient être réalisées à cette fin.

3.5 Les expériences que le Secrétariat de l'OACI a eues dans le passé des ateliers régionaux sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne indiquent qu'ils constituent un moyen très utile pour familiariser les États à la politique de l'OACI et mettre l'accent sur le fait qu'il est important de la respecter. Les ateliers régionaux fournissent aussi aux participants le moyen de déterminer quelles sont les pratiques dans d'autres États et quelles sont les situations où l'application de la politique peut présenter des difficultés. À condition que l'on veille bien à ce qu'il y ait une participation adéquate et active, la diffusion et l'échange de renseignements au moyen d'ateliers régionaux constituent une excellente occasion de renforcer la connaissance de la politique de l'OACI et, par conséquent, de faciliter son application ultérieure. De plus, il faudrait envisager d'offrir des cours de formation en coopération avec certains partenaires clés de l'industrie.

3.6 On peut aussi promouvoir et renforcer la connaissance de la politique sur les redevances au moyen de brochures résumant les éléments saillants du Doc 9082 ; ces brochures pourraient être distribuées aux réunions de l'OACI ainsi qu'aux autres réunions auxquelles l'OACI participe. On pourrait aussi mettre en ligne la politique et les éléments indicatifs, ainsi que les documents corrélatifs. Il peut aussi se révéler utile de suivre activement l'application de la politique non seulement dans la perspective des États, mais aussi dans celle des usagers.

3.7 Chaque État pourrait aussi prendre des mesures spécifiques concernant ses fournisseurs de services. Il appartient aux États de veiller à ce que leurs fournisseurs de services soient informés des obligations pertinentes des États concernant la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne, et les mesures prises par les États pourraient comprendre certaines formes d'activités éducatives adaptées aux besoins de leurs fournisseurs de services et destinées à assurer un niveau adéquat de compréhension de la politique de l'OACI.

3.8 Les organisations de l'industrie, qu'elles soient au niveau mondial, régional ou national, peuvent aussi jouer un rôle significatif pour encourager les fournisseurs de services à respecter la politique de l'OACI. Ces organisations ont en général une plus grande connaissance de cette politique et il serait bon qu'elles puissent contribuer à renforcer la connaissance de la politique de l'OACI et la conscience de la nécessité de la respecter. Les diverses organisations seraient plus à même de déterminer l'approche spécifique à adopter, mais au moins les renseignements concernant la politique pourraient faire partie des activités éducatives ou autres de ce genre.

4. CONCLUSIONS

4.1 Partant de l'analyse ci-dessus, on pourrait tirer les conclusions suivantes :

- a) les États devraient reconnaître que le non-respect de la politique de l'OACI sur les redevances est directement lié à leurs obligations en rapport avec l'article 15 de la Convention de Chicago et compromet la fourniture et l'exploitation efficaces et économiquement avantageuses des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que le rapport avec les usagers, en particulier en ce qui concerne la transparence et le traitement équitable des différentes catégories d'usagers ;
- b) les États devraient veiller à ce que leurs fournisseurs de services respectent la politique de l'OACI sur les redevances, et rendre compte de tout écart par rapport à cette politique ;
- c) l'OACI devrait prendre toutes les mesures pertinentes pour assurer une connaissance généralisée de sa politique sur les redevances dans les États et l'industrie, où les efforts éducatifs et promotionnels devraient avoir une priorité aussi élevée que celle des efforts visant à encourager le respect de la politique.

5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à examiner et à adopter les conclusions du paragraphe 4 ;
- b) à examiner d'autres moyens possibles d'encourager un meilleur respect et l'application de la politique de l'OACI sur les redevances.

— FIN —