

Doc 9082



Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne

Approuvé par le Conseil
et publié sur sa décision

Neuvième édition — 2012

Organisation de l'aviation civile internationale

Doc 9082



Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne

**Approuvé par le Conseil
et publié sur sa décision**

Neuvième édition — 2012

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, rue University, Montréal (Québec) Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int.

Sixième édition, 2001
Septième édition, 2004
Huitième édition, 2009
Neuvième édition, 2012

Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*

N° de commande : 9082
ISBN 978-92-9231-973-1

© OACI 2012

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	VII
Section I. Généralités	I-1
Conseil	I-1
Portée et prolifération des redevances	I-1
Questions organisationnelles et de gestion	I-1
Autonomie et privatisation	I-1
Coopération internationale	I-2
Meilleures pratiques	I-2
Collecte des redevances	I-2
Supervision économique	I-2
Performances économiques et exigences minimales de compte rendu	I-3
Consultation auprès des usagers	I-3
Redevances	I-3
Planification d'aéroport et de services de navigation aérienne	I-4
Processus de consultation	I-4
Mécanisme de premier recours	I-4
Préfinancement des projets	I-5
Questions monétaires	I-5
Section II. Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport	II-1
Assiette des redevances d'aéroport	II-1
Systèmes de redevances d'aéroport	II-2
Redevances d'atterrissage	II-3
Redevances de stationnement et de hangar	II-3
Redevances de services passagers	II-4
Redevances de sûreté	II-4
Redevances liées au bruit	II-5
Redevances d'aéronef liées aux émissions pour résoudre les problèmes de la qualité de l'air locale (QAL) aux aéroports ou dans leurs environs	II-5
Développement des recettes réalisées sur les concessions, la location d'emplacements et les zones franches	II-6
Redevances de concession de carburant	II-6
Section III. Politique de l'OACI sur les redevances de services de navigation aérienne	III-1
Assiette des redevances de services de navigation aérienne	III-1
Répartition des coûts des services de navigation aérienne entre les usagers aéronautiques	III-2
Systèmes de redevances de services de navigation aérienne	III-2
Redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome	III-4
Redevances de services de navigation aérienne de route	III-4
Redevances pour l'utilisation de services de navigation aérienne par des aéronefs qui ne survolent pas l'État fournisseur	III-4

Appendice 1. Guide des installations et services à prendre en compte dans la détermination des coûts des aéroports	A1-1
Appendice 2. Guide des installations et services à prendre en compte dans la détermination des coûts totaux des services de navigation aérienne.....	A2-1
Appendice 3. Glossaire.....	A3-1

AVANT-PROPOS

1. La *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* contient les recommandations et les conclusions auxquelles est arrivé le Conseil à la suite de l'étude, poursuivie par l'OACI, des redevances dans leur rapport avec la situation économique des aéroports et des services de navigation aérienne fournis à l'aviation civile internationale. Cette politique, destinée à servir de guide aux États contractants, repose essentiellement sur les recommandations faites dans ce domaine par les diverses conférences sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne que l'OACI tient régulièrement. La conférence la plus récente à cet égard s'est tenue à Montréal du 15 au 20 septembre 2008 [voir le *Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de la navigation aérienne (CEANS)* (Doc 9908)]. Suite à une recommandation adoptée par la CEANS et entérinée par le Conseil de l'OACI, les États sont encouragés à incorporer les quatre principes clés de l'établissement des redevances que sont la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, dans leurs législations, réglementations ou politiques nationales, ainsi que dans leurs futurs accords de services aériens, afin d'en assurer l'application par les exploitants d'aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).
2. L'engagement de l'OACI dans le domaine des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne découle principalement de l'article 15, *Redevances d'aéroport et droits similaires*, de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300). Cet engagement est également exprimé dans l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* qui est mis à jour à chaque session ordinaire de l'Assemblée, actuellement dans la Résolution A37-20, dont l'Appendice F, *Aéroports et services de navigation aérienne*, demande entre autres au Conseil « de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 9082 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants ».
3. Le Conseil souhaite attirer l'attention sur la distinction à établir entre la politique figurant dans le présent document, qui ne concerne que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, la politique relative aux droits de douane énoncée à l'article 24 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et la politique et les orientations du Conseil sur l'imposition figurant dans la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), qui porte sur la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique, la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et des aéronefs ou d'autres biens meubles, et les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux. Le Conseil considère qu'une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et qu'une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis.
4. La situation financière des aéroports et des ANSP, ainsi que de leurs principaux usagers, fluctue avec la performance des économies mondiale, nationales et régionales. Les aéroports et les ANSP ont une proportion élevée de coûts fixes, financés principalement par le trafic, et par conséquent, en période de fléchissement de la demande, sont confrontés à des défis afin de maintenir des niveaux élevés de sécurité, de sûreté et de qualité de service. Les exploitants d'aéronefs cherchent à réduire les redevances qu'ils versent. Il est reconnu qu'il est difficile de concilier l'horizon de planification à long terme des aéroports et des ANSP avec les besoins à plus court terme des exploitants d'aéronefs. Il s'ensuit qu'une compréhension mutuelle entre fournisseurs et usagers est importante pour s'occuper de ces défis.
5. Un certain nombre de facteurs exercent une influence importante sur l'organisation et le développement économique des aéroports et des services de navigation aérienne. On peut notamment citer la libéralisation croissante des services aériens, la concentration des exploitants d'aéronefs, y compris les fusions et les alliances, les changements intervenus dans les méthodes de financement — qui font que les aéroports (en particulier) et les ANSP

sont appelés à assumer la responsabilité principale du financement des investissements dans les infrastructures dont ils ont besoin —, la gestion de la capacité et les préoccupations relatives à l'environnement.

6. On s'attend à ce que le nombre des entités autonomes exploitant des aéroports et services de navigation aérienne augmente. Cela se traduit par un plus grand nombre de situations où un aéroport est exploité par une entité différente de celle qui assure les services de navigation aérienne (services de contrôle d'approche/d'aérodrome et services de navigation aérienne de route confondus). On aura aussi besoin de ressources supplémentaires pour s'occuper du problème de l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien, et pour mettre en œuvre les systèmes satellitaires de communications, de navigation et de surveillance (CNS) et de gestion du trafic aérien (ATM), fondés sur le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI, ainsi que d'autres installations et services multinationaux.

7. Dans ces conditions, beaucoup d'aéroports et d'ANSP se trouveront peut-être dans la nécessité de majorer leurs redevances et, dans le cas des aéroports, de s'attacher davantage à développer encore les recettes extra-aéronautiques. Toutefois, reconnaissant que les usagers font face à des restrictions dans le choix des aéroports et des routes aériennes, il est recommandé que l'on fasse preuve de prudence lorsque l'on cherche à compenser l'insuffisance des recettes, et que l'on tienne compte des effets d'une majoration des redevances sur les exploitants d'aéronefs et les utilisateurs finals.

8. Un équilibre devrait être réalisé entre les intérêts respectifs des aéroports et des ANSP d'une part, et des exploitants d'aéronefs et des utilisateurs finals d'autre part, vu l'importance que le système de transport aérien présente pour les États et son influence dans la stimulation des échanges économiques, culturels et sociaux entre États. Cela vaut particulièrement en période de difficultés économiques. Il est donc recommandé que les États encouragent une coopération plus poussée entre aéroports et ANSP et exploitants d'aéronefs, pour faire en sorte que les difficultés économiques qu'ils connaissent tous soient raisonnablement réparties entre eux.

9. Les problèmes que posent la mise en œuvre et l'entretien des installations et services d'aéroport et de navigation aérienne prescrits par les plans régionaux de navigation aérienne sont particulièrement difficiles pour les économies moins avancées ; parmi ces problèmes, il convient de citer les ressources financières limitées dont ces États disposent pour leur développement économique en général, le rang élevé de priorité assigné à d'autres secteurs de l'économie dont les besoins sont considérés comme étant plus urgents, la sous-utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne, le coût élevé de l'achat de l'équipement à l'étranger et la difficulté de recruter et de garder suffisamment de personnel qualifié. Le Conseil continuera à prendre les dispositions appropriées pour obtenir, en faveur des pays concernés, une assistance accrue pour la planification et le financement des aéroports et des infrastructures de navigation aérienne ainsi qu'en ce qui concerne la fourniture de ressources humaines suffisantes.

10. Suite à une suggestion formulée lors de la conférence de 2008 (CEANS), le Secrétariat rassemble des renseignements auprès des États sur la façon dont ils mettent en œuvre les principes applicables aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, énoncés dans le présent document. Ces renseignements sont publiés sur le site web de l'OACI (<http://www.icao.int>) sous la forme d'un supplément au présent document et sont mis à jour de temps à autre.

11. On trouvera en Appendice 3 un glossaire des termes utilisés dans le présent document. Pour aider les États à appliquer la politique, le Secrétariat de l'OACI a publié et tient à jour deux manuels : le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161). Les politiques parallèles de l'Assemblée et du Conseil sur la réglementation des transporteurs aériens figurent dans les *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international* (Doc 9587), qui sont complétés de la même façon par un *Manuel de réglementation du transport aérien international* (Doc 9626). L'OACI recueille et publie des renseignements sur les redevances aéronautiques perçues dans le monde entier dans les *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne* (Doc 7100) alors que les données de trafic et les données financières sur les aéroports et les services de navigation aérienne sont recueillies au moyen de formulaires statistiques et de sondages périodiques et publiées sur les sites web de l'OACI (voir <http://www.icao.int> et <http://www.icaodata.com>, respectivement).

SECTION I. GÉNÉRALITÉS

Conseil

1. Le Conseil appuie les principes suivants concernant les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, et encourage vivement les États à les appliquer.

Portée et prolifération des redevances

2. Il est recommandé que les États :

- i) n'autorisent l'imposition de redevances qu'aux seuls services et fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile, qui leur sont directement liés, ou qui sont dans leur intérêt en dernière analyse ;
- ii) s'abstiennent d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile internationale vis-à-vis des autres modes de transport international.

3. À cet égard, le Conseil s'inquiète de la prolifération des redevances de trafic aérien et des mesures de rétorsion que cela risque d'entraîner.

Questions organisationnelles et de gestion

Autonomie et privatisation

4. L'expérience acquise au niveau mondial indique que là où les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités par des entités autonomes, leur situation financière globale et l'efficacité de leur gestion se sont généralement améliorées. Ces entités autonomes ont été créées par les gouvernements, bien que beaucoup d'entre elles, en particulier les aéroports, aient été depuis lors transférées partiellement ou complètement au secteur privé.

5. Il est donc recommandé que, lorsque cela est économiquement viable et dans les meilleurs intérêts des fournisseurs (aéroports et ANSP) et des usagers, les États envisagent de créer des entités autonomes pour exploiter leurs aéroports ou leurs services de navigation aérienne, reconnaissant que dans certaines circonstances une seule entité peut exploiter à la fois les aéroports et les services de navigation aérienne, et que cette entité peut prendre la forme d'une autorité de l'aviation civile autonome.

6. Lorsqu'ils envisagent de commercialiser ou de privatiser des aéroports et des ANSP, les États devraient garder à l'esprit que ce sont eux qui sont responsables en dernière analyse de la sécurité, de la sûreté et de la supervision économique de ces entités.

7. Lorsqu'une entité autonome est établie, que ce soit par un gouvernement ou par des intérêts privés, pour exploiter un ou des aéroports et/ou assurer des services de navigation aérienne, l'État devrait veiller à ce que toutes les obligations pertinentes de l'État précisées dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, dans ses Annexes et dans les accords de services aériens soient respectées et que les politiques de l'OACI soient appliquées.

Coopération internationale

8. La coopération internationale est encouragée dans le cadre d'une démarche régionale pour la fourniture et l'exploitation de services de navigation aérienne, dans laquelle les intérêts des fournisseurs et des usagers sont protégés, et dont le but est de faciliter la mise en œuvre efficiente et efficace par rapport aux coûts du Concept opérationnel d'ATM mondiale en fonction des orientations du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) (voir aussi Avant-propos, § 6, et Section I, § 11).

Meilleures pratiques

9. Les États devraient assurer, le cas échéant, l'application des meilleures pratiques de bonne gouvernance d'entreprise des aéroports et des ANSP. Il faudrait envisager les objectifs et responsabilités des entités, les droits des actionnaires, les responsabilités des conseils de direction, le rôle et les responsabilités de l'administration, les rapports avec les parties intéressées, et la divulgation des renseignements.

10. En vue de promouvoir la transparence, l'efficacité et l'efficacéité par rapport aux coûts dans la fourniture d'installations et de services de qualité appropriée, les aéroports et les ANSP devraient appliquer les meilleures pratiques de gestion dans tous les domaines de leurs entreprises.

Collecte des redevances

11. Les États devraient veiller à ce qu'un cadre juridique pour la perception des redevances soit en place. Les aéroports et les ANSP ou, s'il y a lieu, un État, devraient disposer d'un système efficace de collecte des redevances. Les systèmes comptables doivent être précis et la facturation doit être exacte. Le système doit également comprendre un contrôle du crédit et des procédures de recouvrement exécutables. Il est recommandé que l'entité responsable des services de navigation aérienne envisage de participer à une collecte conjointe des redevances lorsque c'est avantageux.

Supervision économique

12. L'exercice par les États de leurs responsabilités de supervision économique devrait être clairement séparé de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, les rôles et les pouvoirs de chaque fonction devant être clairement définis.

13. La supervision économique devrait avoir pour objet principal d'assurer l'équilibre entre, d'une part, les intérêts des aéroports et des ANSP, y compris les fournisseurs exploités par des gouvernements, et, d'autre part, les objectifs de la politique publique énoncés dans la liste suivante, qui n'est pas nécessairement exhaustive :

- i) réduire au minimum le risque que les aéroports et les ANSP appliquent des pratiques anticoncurrentielles ou abusent de toute position dominante qui pourrait être la leur ;
- ii) assurer la non-discrimination et la transparence dans l'application des redevances ;
- iii) vérifier que les investissements dans les capacités répondent de façon rentable aux besoins présents et futurs ;
- iv) protéger les intérêts des passagers et des autres utilisateurs finals.

Afin de promouvoir ces objectifs, conformément à la forme de supervision économique adoptée, il est recommandé que les États veillent à ce que les aéroports et les ANSP consultent les usagers et que des systèmes appropriés de gestion des performances soient mis en place.

14. Les États devraient adopter une forme de supervision économique répondant à leurs circonstances particulières. Pour déterminer la forme appropriée de supervision économique à choisir, il convient de prendre en considération le niveau de concurrence entre les fournisseurs, les coûts et les avantages des différentes formes de supervision, ainsi que les cadres juridiques, institutionnels et de gouvernance. Les interventions réglementaires ne devraient être utilisées que lorsqu'elles sont nécessaires et devraient être gardées au minimum.

15. Les différents États qui ne sont pas en mesure de s'acquitter de façon adéquate de leurs responsabilités de supervision économique devraient envisager d'adopter une approche régionale à cet égard.

Performances économiques et exigences minimales de compte rendu

16. La gestion des performances est un outil de gestion important pour les fournisseurs, les usagers et les réglementeurs. En fonction de la forme de supervision économique adoptée, les États devraient veiller à ce que les fournisseurs établissent et mettent en œuvre des systèmes de gestion des performances qui incluent les éléments suivants :

- i) définition des objectifs de performance afin, pour le moins, d'assurer des améliorations continues dans quatre domaines de performance clés (KPA) : sécurité, qualité des services, productivité et efficacité par rapport aux coûts, étant entendu que les États peuvent choisir d'autres KPA en fonction de leurs objectifs et de leurs circonstances particulières ;
- ii) sélection d'au moins un indicateur de performance pertinent et de son objectif dans chacun des KPA retenus, avec compte rendu correspondant ;
- iii) utilisation des résultats pour évaluer et améliorer les performances ;
- iv) consultations des usagers et d'autres parties intéressées pour parvenir, le cas échéant, à une entente mutuelle et à un consensus sur les objectifs de performance, le niveau des cibles de performance et les plans permettant d'atteindre ces objectifs.

Consultation auprès des usagers¹

Redevances

17. Il importe de consulter les usagers des aéroports et des services de navigation aérienne avant de modifier les systèmes ou les niveaux de redevances.

18. La consultation a pour objet d'assurer que le fournisseur donne aux usagers des renseignements adéquats sur les changements proposés et qu'il tienne dûment compte des points de vue des usagers et des incidences des changements sur ceux-ci. Il est souhaitable qu'il y ait une entente entre le fournisseur et les usagers, à défaut de quoi le fournisseur est libre d'imposer les redevances proposées, sous réserve du droit d'appel auprès d'un éventuel organisme indépendant, ou d'une autre décision de celui-ci. En l'absence d'un mécanisme d'appel, il importe encore plus que les fournisseurs et les usagers fassent tous les efforts possibles pour arriver à une entente sur toute modification du système ou du niveau de redevances avant qu'elle ne prenne effet.

1. La consultation des usagers devrait couvrir tous les aspects relatifs aux redevances énumérés dans le présent document de politique dans les parties contenant des principes sur les consultations.

Planification d'aéroport et de services de navigation aérienne

19. Les usagers ou les organisations qui les représentent devraient également être consultés concernant les plans de développement de capacité et d'investissement. La consultation devrait avoir pour objet d'assurer que les plans proposés répondent aux besoins actuels et futurs de capacité, et que les usagers comprennent les implications financières potentielles. De même, pour faciliter le processus de planification, les usagers, et notamment les exploitants d'aéronefs, devraient communiquer à l'avance les données de planification aux différents fournisseurs, sur la base de prévisions sur cinq ou dix ans. Ces données devraient porter sur les types, caractéristiques et nombres d'aéronefs dont on prévoit l'utilisation, sur la croissance prévue des mouvements d'aéronefs et sur les passagers et le fret à acheminer.

20. Les données commercialement sensibles divulguées par toute partie devraient être convenablement protégées de façon à ne pas décourager une consultation effective.

Processus de consultation

21. S'il n'existe aucune entente de coopération entre fournisseurs et usagers qui soit acceptable pour toutes les parties intéressées, les États sont encouragés à s'assurer que les fournisseurs établissent un processus clairement défini de consultation régulière auprès des usagers. Il convient de déterminer des procédures particulières de consultation effective au cas par cas, en tenant compte de la forme de supervision économique adoptée par l'État. Les procédures suivies aux différents aéroports et dans l'espace aérien devront également tenir compte de l'importance et de la portée des activités de l'aéroport et des ANSP. Sous réserve de ces facteurs, il est recommandé :

- i) que, si un fournisseur, ou autre entité compétente, envisage de réviser des redevances existantes ou d'en imposer de nouvelles, les usagers ou les organisations qui les représentent en soient dûment informés avec un préavis minimal de quatre mois, conformément aux règles et règlements en vigueur dans chaque État ;
- ii) qu'en cas de révision de redevances existantes ou d'imposition de nouvelles redevances, les usagers aient la possibilité de soumettre leurs points de vue et d'en discuter, en consultation avec les fournisseurs ou autre entité compétente. Les usagers devraient pouvoir disposer d'informations financières, opérationnelles, transparentes et appropriées, ou de tous autres renseignements pertinents, qui leur permettent de faire des observations éclairées ;
- iii) que la décision finale de révision de redevances existantes ou d'imposition de nouvelles redevances soit annoncée aux usagers avec un préavis raisonnable d'au moins un mois, qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter au préavis de quatre mois mentionné à l'alinéa 1) ;
- iv) que, de façon générale, les consultations contribuent à préciser la nature des propositions, les parties qui seraient probablement les plus affectées, les aspects particuliers qui appellent des rétroactions, ainsi que les délais pour les réponses. Toutes les parties intéressées devraient avoir la possibilité de présenter leurs points de vue. Les documents étayant les décisions devraient indiquer les raisons justifiant les décisions prises.

Mécanisme de premier recours

22. Dans l'intérêt des aéroports, des ANSP et des usagers, il peut être nécessaire de disposer à l'échelle nationale d'une entité neutre chargée de prévoir et de résoudre les conflits concernant les redevances avant qu'ils n'acquière une envergure internationale. Un tel mécanisme de premier recours devrait être souple et se concentrer sur la conciliation ou la médiation, mais avec une possibilité d'arbitrage, si l'État concerné le décide. S'il y a lieu, le mécanisme devrait être établi de façon compatible avec la forme de supervision économique adoptée.

Préfinancement des projets

23. Le préfinancement de projets au moyen de redevances ne devrait pas être utilisé pour recouvrer intégralement des coûts avant de mettre en service de nouvelles installations ou infrastructures d'aéroport ou de navigation aérienne, mais il peut être accepté dans des circonstances particulières, après prise en compte de contributions possibles provenant de recettes non aéronautiques, si cela peut aider à financer un investissement à long terme et à grande échelle, à condition que des mesures strictes de précaution soient mises en place, incluant les éléments suivants :

- i) supervision économique efficace et transparente des redevances d'usage et de la prestation connexe des services, y compris la gestion des performances ;
- ii) comptabilité exhaustive et transparente garantissant que les redevances d'usage résultantes sont et resteront réservées aux services ou projets intéressant l'aviation civile ;
- iii) consultations préalables, transparentes et approfondies par les fournisseurs, et, dans toute la mesure possible, entente avec les usagers en ce qui concerne le préfinancement des projets importants ;
- iv) application pour une période limitée, les usagers bénéficiant de redevances moins élevées et d'une transition plus facile aux nouvelles redevances que cela n'aurait été le cas autrement, une fois que les nouvelles installations ou infrastructures sont en place.

Questions monétaires

24. Il est recommandé :

- i) que, dans des circonstances normales, les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne soient libellées et payables dans la monnaie locale de l'État concerné ;
- ii) que, dans des circonstances spéciales, par exemple si la conjoncture économique n'est pas stable, lorsqu'un État propose ou permet que les redevances soient libellées dans une autre monnaie que la monnaie locale, les exploitants d'aéronefs puissent employer la même monnaie de libellé, en appliquant le même taux de change, pour leurs ventes locales en billets ;
- iii) qu'aucun effort ne soit épargné pour lever les obstacles empêchant un exploitant d'aéronefs basé dans un État de transférer vers un autre État dans une monnaie convertible ses recettes nettes provenant des ventes ;
- iv) que, dans le cas des redevances qui sont facturées à l'échelle régionale (c'est-à-dire au nom de plusieurs États ou par une agence exploitée en commun), il peut être avantageux pour les fournisseurs comme pour les usagers de libeller et de payer les redevances en une seule devise convertible².

2. D'autres aspects de la conversion des devises, du transfert des recettes et du paiement des dépenses locales sont traités dans le document intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587).

SECTION II. POLITIQUE DE L'OACI SUR LES REDEVANCES D'AÉROPORT

Assiette des redevances d'aéroport

1. À titre de principe général, il est souhaitable que, lorsqu'un aéroport est mis à la disposition des vols internationaux, les usagers supportent, en définitive, une part juste et équitable du coût de sa mise en œuvre. Il importe donc que les aéroports tiennent une comptabilité qui fournisse des renseignements adéquats à la fois pour leurs propres besoins et pour les besoins des usagers, et que les installations et services liés aux redevances d'aéroport soient identifiés de façon aussi précise que possible. Dans la détermination et la ventilation du coût total à recouvrer par l'imputation de redevances aux services aériens internationaux, on pourra prendre pour guide la liste figurant à l'Appendice 1 en ce qui concerne les installations et services à prendre en compte. Les aéroports devraient tenir une comptabilité sur la base de laquelle les coûts à recouvrer puissent être déterminés et ventilés de façon satisfaisante ; ils devraient publier régulièrement leurs états financiers et fournir aux usagers, lors de consultations, des renseignements financiers appropriés¹. En outre, il est recommandé que les États envisagent l'application par les aéroports, lorsqu'il y a lieu, de normes comptables reconnues à l'échelle internationale.

2. Pour la détermination des coûts qui serviront de base au calcul des redevances d'aéroport, il convient d'appliquer les principes suivants :

- i) Le coût à ventiler comprend la totalité des dépenses relatives à l'aéroport et à ses services auxiliaires essentiels, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations, ainsi que les frais d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration. En fonction de la forme de supervision économique adoptée, ces coûts peuvent être compensés par des recettes non aéronautiques.
- ii) De manière générale, les exploitants d'aéronefs et les autres usagers des aéroports, y compris les utilisateurs finals, ne devraient pas être imposés pour des installations et services qu'ils n'utilisent pas et qui ne sont pas ceux prévus et mis en œuvre dans le cadre du plan régional de navigation aérienne de l'OACI.
- iii) Seul le coût des services et installations utilisés en commun par les services aériens internationaux devrait être inclus ; celui des installations ou locaux loués ou occupés à titre exclusif et faisant l'objet de redevances distinctes devrait être exclu.
- iv) Les aéroports devraient garder des données de coûts suffisamment détaillées aux fins de consultation, de transparence et de supervision économique, mais il serait aussi utile, dans certaines circonstances, de regrouper les assiettes de calcul des redevances. Un tel regroupement devrait cependant se faire de façon logique et transparente et s'accompagner de mesures de précaution appropriées pour la consultation et, dans la mesure du possible, d'accords avec les usagers pour éviter toute discrimination.
- v) Une imputation de coûts devrait être prise en considération pour l'usage de locaux ou d'installations par les services publics.

1. Les éléments indicatifs sur la comptabilité qui figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) pourront être utiles dans ce contexte général, bien qu'il y ait d'autres façons d'aborder ce problème.

- vi) La proportion des coûts imputables aux différentes catégories d'usagers, y compris les aéronefs d'État, devrait être déterminée sur une base équitable de façon qu'aucun usager ne doive supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas proprement imputables selon une répartition des dépenses effectuée conformément à de sains principes de comptabilité.
- vii) Les coûts afférents à la mise en œuvre du contrôle d'approche et d'aérodrome devraient être identifiés de façon distincte. (Les principes applicables au recouvrement de ces coûts sont examinés à la Section III, § 7.)
- viii) Les aéroports peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects (y compris ceux qui se rapportent à l'administration générale, etc.) et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs à un niveau qui permette d'obtenir un financement à des conditions favorables sur les marchés des capitaux pour financer la construction ou l'expansion de l'infrastructure d'un aéroport et, le cas échéant, rémunérer convenablement les actionnaires de l'aéroport.
- ix) La capacité de paiement de l'utilisateur ne devrait être prise en considération qu'une fois les coûts pleinement évalués et répartis sur une base objective. À ce stade, on devra tenir compte de la capacité contributive des États et collectivités intéressés, étant entendu que l'État ou l'autorité responsable en matière de redevances peut décider de recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national.
- x) Les coûts directement liés aux fonctions de supervision (supervision économique, de la sécurité et de la sûreté) pour les services d'aéroport peuvent être inclus dans l'assiette des coûts de l'aéroport, à la discrétion de l'État.

Systemes de redevances d'aéroport

3. Les systèmes de redevances à appliquer aux aéroports internationaux doivent être choisis conformément aux principes suivants :

- i) Dans toute la mesure possible, tout système de redevances devrait être simple et susceptible d'application générale aux aéroports internationaux.
- ii) Les redevances ne devraient pas être imposées d'une manière qui puisse décourager l'usage des installations et services nécessaires à la sécurité, comme le balisage lumineux et les aides de navigation.
- iii) Les redevances devraient être déterminées sur la base de principes comptables rationnels et pourraient tenir compte des principes économiques nécessaires, à condition que ceux-ci soient en conformité avec l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et d'autres principes figurant dans le présent document.
- iv) Les redevances ne doivent pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et les usagers qui ont la nationalité de l'État où l'aéroport est situé et qui exploitent des services internationaux similaires, ni entre deux ou plusieurs usagers étrangers d'un aéroport.
- v) En fonction de la forme de supervision économique adoptée, les États devraient évaluer, au cas par cas et selon les circonstances locales ou nationales, les effets positifs et négatifs des redevances différentielles appliquées par les aéroports. Les États devraient veiller à ce que l'objectif, la création et les critères des redevances différentielles soient transparents. Sans préjudice des systèmes modulés de redevances, les coûts associés à de telles redevances différentielles ne devraient pas être imputés à des usagers qui n'en bénéficient pas. Les redevances visant à attirer ou à retenir de nouveaux services aériens ne devraient être offertes qu'à titre temporaire.

- vi) Pour ne pas causer de perturbations excessives aux usagers, les augmentations de redevances devraient être appliquées graduellement. Toutefois, il est admis que, dans certains cas, une dérogation à ce principe peut être nécessaire.
- vii) Lorsque des redevances sont imposées par différentes entités à un aéroport, ces redevances devraient, dans la mesure du possible, être groupées aux fins de la facturation. Les recettes ainsi combinées devraient alors être réparties entre les diverses entités selon le cas.
- viii) La plus grande souplesse possible devrait être conservée dans l'application de toutes les méthodes en matière de redevances afin de permettre l'adoption de meilleures techniques au fur et à mesure de leur mise au point.
- ix) Les redevances d'aéroport imposées à l'aviation générale internationale, incluant l'aviation d'affaires, devraient être évaluées raisonnablement, eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, et au fait qu'il faut s'efforcer de promouvoir le développement solide de l'aviation civile internationale dans son ensemble.

Redevances d'atterrissage

4. Les principes suivants devraient être pris en compte dans l'établissement des redevances d'atterrissage :

- i) Les redevances d'atterrissage devraient être fondées sur la masse de l'aéronef. Il faudrait utiliser la masse maximale au décollage certifiée portée au certificat de navigabilité (ou dans un autre document prescrit), en tenant compte des restrictions locales qui peuvent influencer sur la masse maximale de l'aéronef au décollage. Il faudrait permettre l'utilisation d'une redevance fixe par aéronef ou une combinaison d'une redevance fixe et d'un élément lié au poids, dans certaines circonstances, comme aux aéroports encombrés et pendant les périodes de pointe.
- ii) Si les coûts du contrôle d'approche et d'aérodrome sont imputés, dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, les redevances devraient être cohérentes avec la politique sur les redevances de services de navigation aérienne (voir la Section III, § 7).
- iii) La longueur de l'étape parcourue ne devrait pas être un facteur dans la détermination des redevances d'atterrissage.

Redevances de stationnement et de hangar

5. Les principes suivants devraient être appliqués dans la détermination des redevances de stationnement et de hangar :

- i) Pour le calcul des redevances associées à l'utilisation des aires de stationnement, des hangars et des abris de stationnement prolongé des aéronefs, il convient de prendre pour base, dans la mesure du possible, le poids maximal admissible au décollage et/ou les dimensions des aéronefs (superficie occupée) ainsi que la durée de séjour.
- ii) Les périodes de stationnement gratuit des aéronefs immédiatement après l'atterrissage devraient être fixées localement en tenant compte des horaires des aéronefs, de l'espace disponible et d'autres facteurs pertinents.

Redevances de services passagers

6. L'efficacité de la perception des redevances d'aéroport auprès des passagers devrait être prise en compte pour éviter les files et retards aux aéroports. Il est recommandé que, lorsque la perception de redevances de services passagers directement auprès de ceux-ci à un aéroport donne lieu à de tels problèmes de facilitation, ces redevances soient perçues dans la mesure du possible par les exploitants d'aéronefs. Il faudrait souligner la nécessité de consultation entre les entités aéroportuaires et les usagers au niveau local en vue d'atténuer les problèmes de perception des redevances.

Redevances de sûreté

7. Il incombe aux États d'assurer la mise en œuvre de mesures de sûreté adéquates aux aéroports, conformément aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté à la Convention relative à l'aviation civile internationale*. Ils peuvent déléguer la tâche d'assurer certaines fonctions de sûreté à des organismes tels que les entités aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs ou la police locale. Les États peuvent déterminer dans quelles circonstances et dans quelle mesure les coûts afférents à la mise en œuvre des installations et services de sûreté devraient être pris en charge par l'État, les entités aéroportuaires ou d'autres organismes responsables. En ce qui a trait au recouvrement des coûts des mesures de sûreté auprès des usagers, les principes généraux ci-après devraient être appliqués :

- i) Il devrait y avoir des consultations avant que les coûts de toute mesure de sûreté soient imputés aux aéroports, aux exploitants d'aéronefs ou à d'autres entités.
- ii) Les entités concernées peuvent recouvrer les coûts des mesures de sûreté auprès des usagers de manière juste et équitable, après consultation.
- iii) Toutes redevances ou répercussions des coûts des mesures de sûreté à supporter par les fournisseurs, les exploitants d'aéronefs ou les utilisateurs finals devraient être liées directement au coût de la fourniture des services de sûreté et devraient viser à ne recouvrer que les coûts correspondants.
- iv) L'aviation civile ne devrait pas avoir à payer les coûts de fonctions plus générales de sûreté assurées par les États telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale.
- v) Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les diverses catégories d'usagers dans les redevances qui leur sont imposées pour le niveau de sûreté assuré. Les coûts additionnels résultant d'un renforcement des services de sûreté mis en œuvre habituellement à la demande de certains usagers peuvent aussi être facturés à ces usagers.
- vi) Quand les coûts des mesures de sûreté aux aéroports sont recouverts au moyen de redevances, la méthode utilisée devrait être choisie librement, mais les redevances devraient être fondées soit sur le nombre de passagers, soit sur le poids de l'aéronef, soit sur une combinaison de ces deux éléments. Les coûts des mesures de sûreté imputables aux locataires des aéroports peuvent être recouverts dans les loyers ou au moyen d'autres redevances.
- vii) Les redevances de sûreté peuvent être recouvrées par addition à d'autres redevances déjà existantes ou sous la forme de redevances distinctes, et doivent faire l'objet d'une identification distincte des coûts et d'une explication appropriée.

Redevances liées au bruit

8. Malgré les réductions qui sont en voie d'être réalisées dans le bruit des aéronefs à la source, beaucoup d'aéroports devront continuer à appliquer des mesures d'atténuation ou de prévention du bruit. Les dépenses occasionnées par l'application de ces mesures pourraient être imputées aux aéroports et recouvrées auprès des usagers, si les États en décidaient ainsi. Les États doivent avoir la latitude de déterminer quelles méthodes de recouvrement et d'imputation des coûts seront utilisées, au regard des conditions locales. S'il est décidé de percevoir des redevances liées au bruit, des consultations devraient avoir lieu au sujet de tout élément de dépenses à recouvrer auprès des usagers et les principes ci-après devraient être appliqués :

- i) Les redevances liées au bruit ne devraient être perçues qu'aux aéroports où se posent des problèmes de bruit et elles devraient être destinées à recouvrer exclusivement les dépenses effectuées pour atténuer ou éliminer ces problèmes.
- ii) Toute redevance liée au bruit devrait être associée à la redevance d'atterrissage, au moyen de surtaxes ou d'abattements, par exemple, et tenir compte des dispositions de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* sur la certification acoustique en ce qui concerne les niveaux de bruit des aéronefs.
- iii) Les redevances liées au bruit devraient être établies sans discrimination entre les usagers et à des niveaux qui ne rendent pas prohibitif le coût d'exploitation de certains aéronefs.

Redevances d'aéronef liées aux émissions pour résoudre les problèmes de qualité de l'air locale (QAL) aux aéroports ou dans leurs environs

9. Bien que des réductions de certains polluants émis par les moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la QAL soient rendues possibles par une série de mesures techniques ou opérationnelles, certains États peuvent choisir d'introduire des redevances liées aux émissions pour régler les problèmes de QAL aux aéroports ou dans leurs environs. Les coûts qu'entraînent l'atténuation ou la prévention du problème peuvent, si les États le souhaitent, être imputés aux aéroports et recouverts auprès des usagers, et les États ont le loisir de décider de la méthode de recouvrement des coûts et des redevances à utiliser selon les circonstances locales². Si des redevances liées aux émissions et à la QAL doivent être perçues, tous les principes ci-après devraient être appliqués :

- i) Des redevances liées aux émissions et à la QAL ne devraient être perçues qu'aux aéroports auxquels se posent un problème existant ou prévu mais bien défini de QAL, et devraient être conçues pour ne pas recouvrer plus que les coûts des mesures d'atténuation ou de prévention des dommages causés par les aéronefs.
- ii) Le coût de base des redevances devrait être établi de façon transparente et la part directement imputable aux aéronefs devrait être bien évaluée.
- iii) Des consultations devraient avoir lieu avec les parties prenantes avant que de telles redevances ne soient imposées aux usagers.
- iv) Les redevances liées aux émissions et à la QAL devraient être conçues pour régler le problème de QAL de façon avantageuse du point de vue coût-efficacité.
- v) Les redevances liées aux émissions et à la QAL devraient aussi être conçues pour recouvrer les coûts visant à régler le problème de qualité de l'air locale aux aéroports auprès des usagers de façon juste

2. Des orientations complémentaires concernant les redevances liées aux émissions et à la QAL sont fournies dans le document intitulé *Orientations sur les redevances liées aux émissions des moteurs d'aviation et à la qualité de l'air locale* (Doc 9884).

et équitable, ne devraient pas introduire de discrimination entre les usagers et ne devraient pas être fixées à des niveaux tels qu'ils rendent l'exploitation de certains aéronefs prohibitive.

- vi) Il est recommandé qu'en percevant des redevances liées aux émissions et à la QAL, l'on tienne particulièrement compte de la nécessité de réduire l'impact potentiel sur les pays en développement.
- vii) Les redevances liées aux émissions et à la QAL pourraient être combinées avec la redevance d'atterrissage, éventuellement au moyen de surtaxes ou d'abattements, ou se présenter sous forme de redevances distinctes, mais devraient faire l'objet d'une identification appropriée des coûts.
- viii) Il est recommandé que le régime des redevances liées aux émissions des moteurs d'aviation soit fondé sur des données qui reflètent de la façon la plus précise les mouvements réels des aéronefs. En l'absence de telles données, les durées de phase dans le cycle atterrissage/décollage (LTO) normalisées par l'OACI devraient être utilisées (Annexe 16 — *Protection de l'environnement* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*).
- ix) Tout État qui impose des redevances liées aux émissions et à la QAL aux aéronefs qui assurent des services internationaux devrait rendre compte annuellement à l'OACI de l'existence de tels régimes de redevances. L'autorité chargée des redevances devrait conserver des registres comptables concernant les droits perçus et l'utilisation des fonds à l'intention de tous les usagers.

Développement des recettes réalisées sur les concessions, la location d'emplacements et les zones franches

10. Les recettes provenant de sources telles que les concessions, la location d'emplacements et les zones franches sont importantes pour les aéroports. Il est recommandé, sauf dans le cas des concessions qui sont directement liées à l'exploitation de services de transport aérien, telles les concessions de carburant, de services de restauration à bord et d'assistance aéroportuaire, que des recettes non aéronautiques soient pleinement développées, en gardant à l'esprit les intérêts et les besoins des passagers et du public et en assurant l'efficacité des aéroports³.

Redevances de concession de carburant

11. Lorsque des redevances de fourniture de carburant sont imposées, les entités d'aéroport devraient les considérer comme des redevances de concessions de caractère aéronautique. Les concessionnaires de carburant ne devraient pas les ajouter automatiquement au prix de carburant facturé aux exploitants d'aéronefs, bien qu'ils puissent à juste titre les faire figurer parmi leurs éléments de coûts lorsqu'ils négocient le prix de la fourniture du carburant avec les exploitants d'aéronefs. Le niveau des redevances de fourniture de carburant peut refléter la valeur des concessions accordées aux fournisseurs de carburant et devrait être lié aux coûts des installations et services éventuellement fournis. On peut aussi envisager, si cela est possible, de remplacer les redevances de fourniture de carburant par des redevances de concessions fixes reflétant la valeur de la concession et liées aux coûts des installations et services éventuellement fournis. Là où ils existent, tous droits ou redevances de ce genre devraient être fixés par les exploitants d'aéroports de manière à n'avoir aucun caractère discriminatoire, direct ou indirect, à l'égard des distributeurs de carburant comme à l'égard des exploitants d'aéronefs, et à ne pas constituer un obstacle au progrès technique de l'aviation civile.

3. Dans l'établissement et la détermination des redevances de concessions directement liées à des services de transport aérien, on pourrait s'inspirer des éléments d'orientation pertinents figurant dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et de la clause type sur les services d'escale pour application facultative dans les accords sur les services aériens, qui figure dans le document de l'OACI intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587).

SECTION III. POLITIQUE DE L'OACI SUR LES REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Assiette des redevances de services de navigation aérienne

1. À titre de principe général, lorsque des services de navigation aérienne sont mis à la disposition des vols internationaux, l'État peut demander aux usagers de supporter la part des coûts qui leur est imputable à juste titre. En même temps, l'aviation civile internationale ne devrait pas être appelée à supporter des coûts qui ne lui sont pas imputables à juste titre. Les États devraient veiller à ce que les ANSP tiennent leurs comptes, s'il y a lieu selon les normes comptables acceptées à l'échelle internationale, d'une manière telle que les redevances de services de navigation aérienne imposées à l'aviation civile internationale soient calculées de façon appropriée.
2. Un système équitable de recouvrement des coûts pourrait comprendre des redevances basées sur la ventilation de la totalité des coûts des services de navigation aérienne supportés au nom des usagers. La liste figurant à l'Appendice 2 pourrait servir de guide général en ce qui concerne les installations et services dont il faudrait tenir compte.
3. Pour établir les coûts qui serviront de base au calcul des redevances de services de navigation aérienne, il convient d'observer les principes suivants :
 - i) Le coût à ventiler comprend la totalité des dépenses que représente la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations, ainsi que les frais d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration.
 - ii) Les coûts à prendre en compte devraient être les coûts évalués en fonction des installations et services, y compris les services par satellite, prévus et mis en œuvre dans le cadre du ou des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI, complétés le cas échéant selon les recommandations formulées par la réunion régionale de navigation aérienne concernant la région en cause et approuvées par le Conseil. Ne devraient pas être pris en compte les coûts d'autres installations et services, sauf s'ils sont fournis à la demande des exploitants, ni les coûts d'installations ou services fournis sur une base contractuelle, ou par les transporteurs eux-mêmes, ni des dépenses excessives dans la construction, l'exploitation ou l'entretien.
 - iii) Les coûts des services de navigation aérienne assurés pendant les phases en route, d'approche et d'aérodrome de l'exploitation des aéronefs devraient être identifiés séparément, si possible.
 - iv) Les coûts des services d'appui comme les services de météorologie aéronautique (MET), les services d'information aéronautique (AIS) et autres services auxiliaires devraient également être identifiés séparément.
 - v) Les coûts de certaines mesures de sûreté de nature préventive pour la fourniture des services de navigation aérienne qui sont spécifiquement liées à l'aviation civile et appliquées de façon courante, peuvent être inclus dans l'assiette des redevances de services de navigation aérienne, dans la mesure où ils n'ont pas été déjà pris en compte dans le contexte des mesures liées à la sécurité. L'aviation civile ne devrait pas avoir à payer les coûts de fonctions plus générales de sûreté assurées par les États telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale. Par ailleurs, les coûts afférents à la sûreté des aéroports ne devraient pas être combinés avec les coûts de sûreté relatifs aux installations et services de navigation aérienne.

- vi) Les services de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes qui excèdent la totalité des coûts d'exploitation directs et indirects, et assurent ainsi un rendement raisonnable des actifs (avant impôts et coûts du capital) pour obtenir un financement efficace afin d'investir dans des infrastructures nouvelles ou améliorées de services de navigation aérienne.
 - vii) Les coûts directement liés aux fonctions de supervision (supervision économique, de la sécurité et de la sûreté) pour les services de navigation aérienne peuvent être inclus dans l'assiette des coûts de l'ANSP, à la discrétion de l'État.
4. Dans la détermination des coûts à recouvrer auprès des usagers :
- i) Les États pourraient décider de recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national. Il y a lieu de procéder d'une manière progressive pour parvenir au recouvrement intégral des coûts.
 - ii) Il appartient à chaque État de décider s'il y a lieu d'établir des redevances de services de navigation aérienne et, dans ce cas, à quel moment et à quel niveau. Il est reconnu que les États des régions du monde en développement, où le financement des services de navigation aérienne est difficile tant pour leur création que pour leur exploitation, sont particulièrement fondés à faire appel aux exploitants d'aéronefs internationaux, pour qu'au moyen de redevances d'usage, ils supportent une part raisonnable du coût des services.

Répartition des coûts des services de navigation aérienne entre les usagers aéronautiques

5. Les coûts des services de navigation aérienne devraient être ventilés équitablement entre tous les usagers. Les proportions des coûts qui sont imputables à l'aviation civile internationale et à d'autres (notamment l'aviation civile intérieure, les aéronefs d'État ou autres aéronefs exemptés, et les usagers non aéronautiques) devraient être déterminées d'une manière qui garantisse qu'aucun usager n'ait à supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas imputables à juste titre conformément à de sains principes de comptabilité. Il est également recommandé que les États veillent à ce que des données de base sur l'utilisation des services de navigation aérienne soient tenues, lorsque ces renseignements présentent de l'intérêt pour l'imputation et le recouvrement des coûts. Ces données pourraient comprendre le nombre de vols par catégorie d'usagers, intérieurs ou internationaux, ainsi que les distances parcourues et des renseignements sur le type et le poids de l'aéronef¹.

Systèmes de redevances de services de navigation aérienne

6. Les États devraient veiller à ce que les systèmes de redevances pour les services de navigation aérienne soient conformes aux principes suivants :
- i) Dans toute la mesure possible, tout système de redevances devrait être simple, équitable et, en ce qui concerne les redevances de services de navigation aérienne de route, adapté à une application générale, au moins sur une base régionale. Les frais d'administration créés par la perception des redevances ne devraient pas dépasser un pourcentage raisonnable des redevances perçues.

1. Des éléments indicatifs sur l'imputation des coûts figurent dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161), bien que les États puissent employer toute méthode comptable qu'ils jugent répondre à leurs besoins particuliers.

- ii) Les redevances ne devraient pas être imposées d'une manière qui puisse décourager l'usage des installations et services nécessaires à la sécurité ni la mise en œuvre d'aides et de techniques nouvelles. Les installations et services prévus par le ou les plans régionaux de l'OACI ou toute recommandation formulée par la réunion régionale de navigation aérienne de l'OACI concernant la région en cause et approuvée par le Conseil, sont considérés comme nécessaires du point de vue de la sécurité et de l'efficacité.
- iii) Les redevances devraient être déterminées sur la base de principes comptables rationnels et pourraient tenir compte de principes économiques, s'il y a lieu, à condition que ceux-ci soient en conformité avec l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et d'autres principes figurant dans le présent document.
- iv) Le système de redevances ne doit pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et ceux qui ont la nationalité de l'État ou des États responsables de la fourniture des services de navigation aérienne et qui exploitent des services similaires internationaux ; il ne doit pas en établir non plus entre deux ou plusieurs usagers étrangers.
- v) En fonction de la forme de supervision économique adoptée, les États devraient évaluer, au cas par cas et selon les circonstances locales ou nationales, les effets positifs et négatifs des redevances différentielles des services de navigation aérienne. Les États devraient veiller à ce que l'objectif, la création et les critères des redevances différentielles soient transparents. Sans préjudice des systèmes modulés de redevances, les coûts associés à de telles redevances différentielles ne devraient pas être imputés à des usagers qui n'en bénéficient pas. Les redevances visant à attirer ou à retenir de nouveaux services aériens ne devraient être offertes qu'à titre temporaire.
- vi) Les systèmes de redevances devraient tenir compte du coût de la fourniture des services de navigation aérienne et de l'efficacité des services assurés.
- vii) Lorsque des systèmes de redevances sont instaurés ou sensiblement révisés, il faudrait tenir compte de l'incidence économique et financière sur les usagers et l'État ou les États fournisseurs. Pour épargner des perturbations excessives aux usagers, les augmentations résultantes des redevances devraient être introduites de façon graduelle ; il est cependant reconnu que dans certains cas, il pourrait être nécessaire de s'écarter de ce principe.
- viii) Les redevances devraient être imposées de telle manière qu'aucune redevance ne soit versée deux fois pour un seul usage d'une même installation ou d'un même service. Lorsque des installations ou services répondent à un double rôle (par exemple, le contrôle d'approche et d'aérodrome ainsi que le contrôle de la circulation aérienne en route), leurs coûts devraient être équitablement ventilés aux fins de l'établissement des redevances.
- ix) Les redevances imposées à l'aviation générale internationale, incluant l'aviation d'affaires, devraient être évaluées raisonnablement eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, et à l'objectif qui consiste à promouvoir le développement de l'aviation civile internationale dans son ensemble.
- x) Les États devraient s'abstenir de segmenter les régions d'information de vol (FIR) dans le seul but de créer des recettes non liées aux coûts de la prestation du service.

Redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome

7. Si des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont perçues, que ce soit dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, la redevance devrait constituer, dans la mesure du possible, un élément unique de la redevance d'atterrissage ou une redevance unique par vol, et prendre en compte le poids de l'aéronef, mais dans une mesure moindre que directement proportionnelle.

Redevances de services de navigation aérienne de route

8. La redevance de services de navigation aérienne de route devrait, dans la mesure du possible, être une redevance unique pour chaque vol pour l'ensemble des services de navigation aérienne de route fournis au niveau national ou régional. La redevance pourrait être essentiellement fondée :

- i) sur la distance parcourue dans une région déterminée ;
- ii) sur le poids de l'aéronef.

S'il est utilisé, l'élément « distance parcourue » devrait être appliqué d'après un barème fondé sur les distances orthodromiques ou sur toutes autres distances couramment reconnues. S'il est utilisé, l'élément « poids de l'aéronef » devrait être appliqué d'après un barème comportant de larges intervalles qui devraient être normalisés dans toute la mesure possible. Ce barème devrait faire intervenir de manière dégressive les capacités relatives de production des différents types d'aéronefs considérés.

9. Sans préjudice des lignes directrices énoncées ci-dessus, qui constituent un système de redevances d'application générale, il est reconnu :

- i) que les caractéristiques d'un espace aérien donné détermineront la méthode d'imposition convenant le mieux à cet espace aérien, compte tenu de la nature du trafic, des distances à parcourir et des caractéristiques des aéronefs dans ledit espace aérien ;
- ii) que, lorsque les distances parcourues et/ou les types d'aéronefs sont raisonnablement homogènes, les éléments distance et poids peuvent être séparément ou conjointement négligés selon le cas ;
- iii) que, dans certaines circonstances, il peut être considéré approprié d'utiliser une redevance forfaitaire par vol combinée à une redevance fondée sur les paramètres recommandés ci-dessus, pour reconnaître qu'il existe un élément de coûts fixes dans la fourniture de services de la circulation aérienne.

Redevances pour l'utilisation de services de navigation aérienne par des aéronefs qui ne survolent pas l'État fournisseur

10. Les fournisseurs de services de navigation aérienne à usage international peuvent demander à tous les usagers d'en supporter une partie du coût, que l'usage ait lieu au-dessus du territoire de l'État fournisseur ou ailleurs. Ainsi, lorsqu'un État a accepté d'assurer des services de navigation aérienne de route au-dessus du territoire d'un autre État, au-dessus de la haute mer ou dans un espace aérien de souveraineté indéterminée (conformément aux dispositions de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et des accords régionaux de navigation aérienne approuvés par le Conseil), cet État peut percevoir des redevances auprès de tous les usagers pour les services qu'il assure. Un État peut déléguer à un autre État ou à une organisation le pouvoir de percevoir pareilles redevances en son nom.

11. Dans les cas où l'aéronef ne survole pas l'État fournisseur, la perception des redevances de services de navigation aérienne pose des problèmes difficiles et complexes. Il appartient aux États de trouver un dispositif approprié sur une base bilatérale ou régionale pour l'organisation de rencontres entre les États fournisseurs et les États des usagers, en vue d'aboutir à un accord aussi large que possible au sujet des installations et services fournis, des redevances imposées et des modalités de perception de ces redevances.

Appendice 1

GUIDE DES INSTALLATIONS ET SERVICES À PRENDRE EN COMPTE DANS LA DÉTERMINATION DES COÛTS DES AÉROPORTS¹

Installations et services d'approche, d'atterrissage et de décollage

Aire d'atterrissage avec approches et voies de circulation dégagées, y compris l'assèchement, les clôtures, etc., nécessaires. En outre, balisage lumineux d'approche, d'atterrissage, de circulation au sol et de décollage, télécommunications et autres aides spéciales d'approche, d'atterrissage et de décollage (assurées parfois par des organismes autres que les administrations d'aéroport).

Contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome : contrôle de la circulation aérienne pour l'approche, l'atterrissage, la circulation au sol et le décollage, et services de communications, de navigation et de surveillance nécessaires à ce contrôle. (Le contrôle d'approche et d'aérodrome est assuré parfois, en partie ou en totalité, par des organismes autres que les administrations d'aéroport. Voir aussi l'Appendice 2.)

Services météorologiques (MET) (fréquemment assurés par des organismes autres que les administrations d'aéroport). (Voir aussi l'Appendice 2 quant aux cas où l'imputation de leurs coûts devrait être prise en considération, au prorata de leur utilisation pour la navigation aux aéroports.)

Service d'incendie et d'ambulances.

Aérogares, stationnement d'aéronefs, hangars et autres installations et services fournis par les exploitants d'aéronefs

Salles d'attente des passagers et du public ; salles des départs et des arrivées, y compris l'installation de chauffage et d'éclairage nécessaire, le personnel de garde et d'entretien, les voies d'accès, etc.

Locaux pour les bureaux, les comptoirs et le personnel navigant des exploitants d'aéronefs, pour l'acheminement des passagers et la manutention des marchandises.

Aide fournie pour l'acheminement des passagers et la manutention des marchandises, et équipement correspondant.

Opérations spéciales de petit entretien des aéronefs (climatisation, nettoyage, etc.).

Remorquage et autres opérations de manutention des aéronefs.

Aires de stationnement des aéronefs et abris de stationnement prolongé.

1. De plus amples éléments indicatifs sur la comptabilité aéroportuaire figurent dans le document de l'OACI intitulé *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562).

Hangars, ateliers, entrepôts, garages et autres aménagements techniques.

Terrains loués aux exploitants d'aéronefs à diverses fins.

Fourniture de carburant d'aviation (assurée ordinairement par des concessionnaires) et autres fournitures à usage technique ; services de maintenance et de réparation des aéronefs.

Installations et services de télécommunications (messages d'exploitation — Classe B).

Services généraux (éclairage, chauffage, énergie électrique et combustibles).

Mesures, matériel, aménagements et personnel de sûreté pour les fonctions suivantes

Contrôle de sûreté, y compris l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine.

Contrôle de sûreté, y compris l'inspection/filtrage des bagages de soute.

Contrôle de sûreté du fret, de la poste et autres marchandises.

Contrôle de sûreté du personnel des aéroports et des compagnies aériennes.

Surveillance des aéronefs et des zones réglementées de sûreté.

Vérification des antécédents des personnes ayant accès aux zones réglementées de sûreté.

Systèmes d'identification aux aéroports à des fins de sûreté.

Formation du personnel de sûreté.

Note.— Ces fonctions se rapportent aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 de l'OACI (et aux définitions qu'elle contient), qui imposent à chaque État contractant d'avoir comme objectif primordial d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile.

Locaux pour des entreprises autres que les exploitants d'aéronefs

Locaux pour installations et services non aéronautiques, tels que magasins, hôtels, restaurants, fournisseurs de services de transport au sol, banques/bureaux de change, poste et télécommunications.

Services payés directement par le public (stationnement des automobiles, excursions, etc.).

Locaux pour les services publics : douane, contrôle des personnes, santé, quarantaine, etc.

Terrains loués à des entreprises autres que les exploitants d'aéronefs (droit de pacage inclus, etc.).

Atténuation et prévention du bruit

Systèmes de contrôle du niveau de bruit, équipements et barrières d'insonorisation.

Acquisition de terrains ou de biens immobiliers au voisinage des aéroports.

Insonorisation des bâtiments proches des aéroports et autres mesures d'atténuation du bruit, dont celles qui répondent à des dispositions légales ou administratives

Atténuation et prévention des émissions affectant la qualité de l'air locale (QAL)

Surveillance de la QAL à l'aéroport et dans le voisinage.

Calculs d'inventaire des émissions liées à l'aéroport et modélisation de dispersion.

Installation de moyens fixes d'alimentation en énergie et de ventilation sur des jetées, en vue d'atténuer les émissions.

Installation d'une station d'alimentation à carburant à faibles émissions (par exemple gaz naturel liquéfié ou biocarburants) pour les équipements de manutention et le trafic du côté piste, en vue d'atténuer les émissions.

Améliorations dans les systèmes de mouvement au sol des aéronefs, par exemple voies de circulation conçues pour réduire les émissions.

Note.— Les deux premiers éléments ne sont pertinents que dans la mesure où il est présumé que les aéronefs pourraient contribuer ou contribuent à un problème de QAL.

Appendice 2

GUIDE DES INSTALLATIONS ET SERVICES À PRENDRE EN COMPTE DANS LA DÉTERMINATION DES COÛTS TOTAUX DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE¹

Gestion du trafic aérien

Gestion du trafic aérien (ATM). Gestion dynamique intégrée du trafic aérien et de l'espace aérien incluant les services de la circulation aérienne (ATS), la gestion de l'espace aérien et la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) — avec sécurité, économie et efficacité — par la fourniture d'installations et de services sans discontinuité en collaboration avec toutes les parties et faisant intervenir des fonctions en vol et au sol.

L'ATS se compose du contrôle de la circulation aérienne (ATC), du service d'information de vol (FIS) et du service d'alerte. L'ATC comprend de plus les services complémentaires suivants :

Contrôle d'aérodrome. Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome, assuré exclusivement par les tours de contrôle d'aérodrome.

Contrôle d'approche. Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ. Ce service comprend les services assurés dans une région de contrôle terminale, c'est-à-dire une région de contrôle normalement établie au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants. Le contrôle d'approche est assuré par une tour de contrôle d'aérodrome ou par un centre de contrôle régional. Ou bien, il peut aussi être assuré par un organisme assurant le contrôle d'approche lorsqu'il est jugé nécessaire ou souhaitable d'établir un tel organisme.

Contrôle régional. Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle (en route), assuré par un centre de contrôle régional ou, rarement, lorsqu'aucun centre de contrôle régional n'a été établi, par un organisme assurant le contrôle d'approche.

Le FIS et le service d'alerte sont fournis à tous les aéronefs contrôlés par l'ATC ou qui, autrement, sont connus des organismes ATS compétents. De plus, le service d'alerte est fourni à tout aéronef dont on sait ou dont on croit qu'il fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.

L'ATFM comporte généralement un organisme central de gestion des courants de trafic. Une cellule (ou un poste de gestion des courants de trafic) est établie dans chaque centre de contrôle régional participant.

1. De plus amples éléments indicatifs concernant la détermination et la ventilation des coûts des services de navigation aérienne figurent dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

Systèmes de communications, de navigation et de surveillance (CNS)

Systèmes aéronautiques sol ou satellitaires de communications (air-sol et sol-sol), de navigation et de surveillance nécessaires à la sécurité et à la régularité des vols. Les principaux éléments de ces systèmes sont les suivants :

Communications. Installations et services sol ou satellitaires nécessaires au service fixe aéronautique (SFA), au service mobile aéronautique (SMA) et au service de diffusion aéronautique.

Navigation. Aides radio et visuelles au sol conventionnelles à la navigation, au système mondial de navigation par satellite (GNSS) et à ses systèmes de renforcement connexes pour toutes les phases de vol.

Surveillance. Radars primaires/secondaires de surveillance et autres installations et services sol/satellitaires permettant la surveillance dépendante automatique (ADS) ou la diffusion ADS (ADS-B).

Services météorologiques (MET)

Toutes les parties des services MET imputables à l'aviation civile, y compris en particulier, parmi les installations et services dont les coûts doivent être imputés de la sorte, les installations et services qui fournissent à l'aviation civile des prévisions météorologiques, des exposés verbaux et des observations, ainsi que des renseignements SIGMET, des éléments destinés aux émissions VOLMET et tous autres renseignements météorologiques que les États fournissent à l'aviation civile. Les coûts de tous les services MET assurés à l'aviation civile devraient, le cas échéant, être ventilés entre les services de la circulation aérienne assurés pour les aéroports et les services de la circulation aérienne assurés en route. Dans les États où cela fait intervenir plus d'un aéroport international, on pourrait envisager, lorsque c'est possible, de ventiler les coûts imputables à l'utilisation des aéroports entre les aéroports concernés.

Services d'information aéronautique (AIS)

Tous les services concernant la fourniture d'informations/données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne civile, y compris les coûts de la transition des AIS traditionnels sur papier centrés sur les produits à la gestion de l'information aéronautique (AIM) numérique et centrée sur les données.

Autres services aéronautiques auxiliaires

Toutes les parties imputables à l'aviation civile de tout déploiement de matériel et personnel civil affectés en permanence aux services de recherche et de sauvetage et aux enquêtes sur les accidents d'aviation.

Appendice 3

GLOSSAIRE

Dans le présent document, les termes et expressions qui suivent sont employés dans le sens indiqué ci-après.

Amortissement. Amoindrissement de la valeur d'un élément d'actif résultant d'une détérioration due à l'usage, de l'effet des éléments, de l'inadéquation ou de l'obsolescence, normalement sur une période déterminée (période d'amortissement, durée de service comptabilisée).

Annexe 11. Ce terme renvoie à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

Annexe 16. Ce terme renvoie à l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

Annexe 17. Ce terme renvoie à l'Annexe 17 — *Sûreté* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

Commercialisation. Méthode de gestion des installations et services dans laquelle les principes commerciaux sont appliqués ou dans laquelle l'accent est mis sur le développement des activités commerciales.

Concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale. Description de haut niveau de la vision de l'OACI d'un système ATM intégré, harmonisé et interopérable à l'échelle mondiale.

Concession. Droit d'exercer une certaine activité commerciale à l'intérieur d'un aéroport, fréquemment en exclusivité et en général à un emplacement bien spécifié.

Conseil. Conseil de l'OACI.

Coûts fixes. Il s'agit de coûts qui, à court terme, ne varient pas même si le volume de services assurés augmente ou diminue.

Distance orthodromique. Distance la plus courte entre deux points de la Terre (arc de grand cercle).

Entité autonome. Entité indépendante créée pour exploiter et gérer un ou plusieurs aéroports et/ou services de navigation aérienne, qui est habilitée à gérer et à utiliser les recettes qu'elle produit pour couvrir ses coûts.

États financiers. Ce terme comprend le compte de résultats et le bilan. Le premier récapitule toutes les recettes et dépenses, et la différence entre les deux totaux constitue le profit ou la perte. Le bilan récapitule les éléments de l'actif et du passif, et la différence entre les deux exprime l'augmentation ou la diminution de la valeur nette.

Évaluation comparative. Processus consistant à établir des comparaisons chronologiques au sein d'une seule et même organisation (évaluation comparative interne) ou des comparaisons de performance entre deux ou plusieurs organisations (évaluation comparative externe) dans le but d'apporter des améliorations.

Fournisseur. Dans le présent document, désigne toute entité qui fournit et exploite des aéroports ou des services de navigation aérienne.

Fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP). Toute entité fournissant des services ATM et/ou d'autres services de navigation aérienne (voir la définition à la page suivante).

Gestion des performances. Processus interactif dans lequel les performances des fournisseurs de services sont censées s'améliorer avec le temps. Le processus comprend plusieurs étapes, soit l'établissement d'objectifs de performance, le choix d'indicateurs de performance et la définition de cibles, le suivi des performances ainsi que le compte rendu et l'évaluation des résultats atteints.

Gouvernance d'entreprise. Supervision du fonctionnement d'une société ou d'une entité par la direction et responsabilité de celle-ci devant les actionnaires et autres parties intéressées.

Grand cercle. Cercle sur la surface de la Terre, dont le plan passe par le centre de la Terre.

Installations ou services multinationaux. Installations ou services établis afin d'assurer des services à la navigation aérienne internationale dans un espace aérien qui s'étend au-delà de l'espace aérien dans lequel un seul État assure des services. Ces installations ou services peuvent être fournis par un État, un groupe d'États ou un exploitant international. Des directives sur l'établissement de tels installations ou services sont incluses dans tous les plans régionaux de navigation aérienne.

Location d'emplacements. Droit d'occuper certains emplacements définis contre paiement d'une redevance.

Meilleures pratiques. Pratiques qui, avec le temps, se sont révélées rentables, efficaces et fructueuses dans la mise sur le marché de produits et de services de qualité.

Plan mondial de navigation aérienne. Document stratégique décrivant la méthodologie suivie aux fins d'harmonisation de la navigation aérienne à l'échelle mondiale. Le document contient des directives sur les améliorations qu'il convient d'apporter aux systèmes de navigation aérienne pour assurer une transition uniforme au système ATM prévu dans le Concept opérationnel d'ATM mondiale.

Plan régional. Plan régional de navigation aérienne de l'OACI pertinent.

Préfinancement. Financement d'un projet concernant un aéroport ou une installation de navigation aérienne par des redevances perçues auprès des usagers avant l'achèvement dudit projet.

Privatisation. Transfert de la totalité ou de la majorité des installations et services au secteur privé.

Recettes provenant de sources extra-aéronautiques. Toutes les recettes qu'un aéroport peut réaliser au titre des différents arrangements commerciaux qu'il conclut pour l'octroi de concessions, la location de locaux et de terrains et l'exploitation de zones franches, même si ces arrangements s'appliquent, en fait, à des activités qui peuvent être considérées comme ayant un caractère aéronautique (par exemple, les concessions accordées aux entreprises qui fournissent des carburants et lubrifiants d'aviation et la location à des exploitants d'aéronefs d'une certaine surface de l'aérogare ou de locaux). L'expression englobe aussi les recettes brutes, déduction faite de toutes taxes de vente ou autres, que réalisent les boutiques ou services exploités par l'aéroport lui-même.

Redevances de fourniture de carburant. Redevances de concessions imposées par un aéroport sur le carburant d'aviation vendu sur l'aéroport.

Redevances différentielles. Toutes redevances préférentielles, remises, ristournes ou autres réductions des redevances normalement perçues pour l'usage de l'aéroport ou des services et installations de navigation aérienne.

Redevances liées aux émissions affectant la qualité de l'air locale (QAL). Redevances imposées aux aéronefs dont les émissions des moteurs affectent la qualité de l'air locale.

Redevances modulées. Redevances ajustées en fonction de la durée et/ou de la situation d'usage de l'installation ou du service visé (exemples : heures de pointe/heures hors pointe, encombrement du trafic aérien, aspects relatifs au bruit et à la qualité de l'air locale).

Secteur clé de performance (KPA). Secteurs clés de performance correspondant aux attentes des fournisseurs, des autorités de réglementation, des usagers/utilisateurs d'autres parties intéressées.

Services de navigation aérienne. Ce terme comprend la gestion du trafic aérien (ATM, voir Appendice 2), les systèmes de communications, de navigation et de surveillance (CNS), les services météorologiques (MET) pour la navigation aérienne, les services de recherche et de sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS). Ces services sont assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation (approche, contrôle d'aérodrome et en route).

Supervision économique. Fonction dans laquelle un État supervise les pratiques commerciales et opérationnelles d'un aéroport ou d'un ANSP.

Usager/Utilisateur. Désigne les exploitants d'aéronefs dans leur capacité d'usagers d'aéroports et de services et d'installations de navigation aérienne. Le terme « utilisateur final » désigne de façon générale les consommateurs ultimes, comme les passagers et les expéditeurs.

Zone franche. Zone déterminée, située à proximité ou à l'intérieur des limites de l'aéroport international d'un État, dans laquelle des marchandises peuvent être importées, entreposées, conditionnées et exportées sans être assujetties à aucun des droits et à aucune des taxes d'importation, d'exportation ou de transit qui frappent normalement les marchandises acheminées à destination ou en provenance de cet État.

— FIN —

