



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 40 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

[Note présentée par 54 États contractants², membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note de travail présente les faits nouveaux observés dans la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne. Elle met aussi en exergue les effets de la fiscalité excessive, de la prolifération des changements des taxes en redevances et de la prévalence des fournisseurs de service en position de monopole, qui sont tous au détriment du développement durable du transport aérien international. Elle recommande que les États prennent en compte les politiques de l'OACI et la Résolution A38-14 de l'Assemblée quand ils fixent les taxes et redevances dans le transport aérien international.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander à l'OACI de continuer à sensibiliser les États membres, à travers des séminaires et des ateliers régionaux, à adopter et à mettre en œuvre les politiques de l'OACI sur la régulation économique des aéroports et services de navigation aérienne et des redevances ;
- demander au Conseil de faire droit aux préoccupations quant à la pratique d'imposition des taxes par certains États sans prendre dûment en compte les lignes directrices et les politiques de l'OACI à cet égard ;
- exhorter les États à adopter les politiques de l'OACI sur les redevances aux usagers, incluant la consultation avec les usagers ;
- exhorter les États à apprécier l'effet négatif des taxes exorbitantes sur le transport aérien international et le besoin de se conformer aux lignes directrices et politiques de l'OACI sur la taxation dans le transport aérien.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — *Développement économique du transport aérien.*

¹ Versions anglaise et française fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront menées grâce aux ressources prévues au budget-programme ordinaire 2017-2020 et/ou au moyen des contributions extra-budgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 8632, <i>Politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> Doc 9082, <i>Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 9587, <i>Politiques et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Résolution A38-14 de l'Assemblée (Appendices A, D et E)

1. INTRODUCTION

1.1 En ce temps de la mondialisation, le rôle du transport aérien est devenu plus important pour le développement socio-économique et dans l'accroissement des échanges commerciaux et des voyages internationaux. L'OACI qui a pour mission de promouvoir le développement d'un transport aérien sûr, sécurisé et durable doit nécessairement continuer à encourager les États membres à assumer la responsabilité que leur confère l'article 28 de la Convention de Chicago.

1.2 Il est demandé aux États de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) et aux documents pertinents de l'OACI dans la fourniture d'aéroports et de services et installations de navigation aérienne. Il est en outre demandé aux États d'appliquer les politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082), et de l'article 15 de la Convention de Chicago. De la même façon, les politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632) doivent être appliquées.

1.3 Dans certains États, les redevances sont fixées sans tenir compte des orientations des politiques de l'OACI telles qu'énoncées dans le Doc 9082, y compris le principe de consultation avec les parties prenantes, ce qui constitue un défi pour le développement du transport aérien en général et pour les compagnies aériennes en particulier.

2. DÉBAT

2.1 La pratique qui consiste à imposer des redevances aéronautiques indues découle de la non prise en considération des politiques et des manuels sur la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne.

2.2 Il y a une prévalence des fournisseurs de service monopoles, spécialement dans la fourniture de carburant, l'assistance au sol, les services de catering, etc. dans certains États où les services sont encore à libéraliser. Ces fournisseurs de service pratiquent souvent des coûts exorbitants même là où le volume de trafic le permet. La même situation s'observe dans les redevances des services passagers qui ne souvent ne sont pas transparents ni reflètent les services fournis.

2.3 Dans le domaine du transport aérien international, le Doc. 8632 complète l'article 24 de la Convention qui fait un distinguo du point de vue du concept entre « redevance » et « taxe » et reconnaît le caractère unique du transport aérien civil et la nécessité d'accorder une exemption/dérogation de taxes

à certains aspects de l'exploitation aérienne. Toutefois, des taxes excessives continuent d'être imposées sous forme de redevances par les États membres. Par conséquent, cette situation entraîne des coûts exorbitants aux compagnies aériennes et par ricochet aux usagers du transport aérien.

3. **CONCLUSION**

3.1 L'imposition des redevances aéronautiques injustifiées et des taxes excessives autant que la prévalence du monopole de fournisseur de service sont de grandes préoccupations tendant à étouffer les services aériens internationaux à cause du coût élevé des tickets et du fret comme ces redevances et taxes ont un impact négatif pour les usagers et pour la croissance du transport aérien international.

4. **SUITE À DONNER**

4.1 À cet effet, l'Assemblée est invitée à noter les défis découlant du non-respect des politiques de l'OACI en matière de redevances et des taxes spécialement les redevances et les taxes imposées sur le transport aérien international, et à examiner les recommandations formulées à la partie « Résumé analytique » de la présente note de travail.

— FIN —