



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
منظمة الطيران المدني الدولي
国际民用航空组织

999 UNIVERSITY STREET, MONTREAL, QUEBEC, CANADA H3C 5H7

Tel.: (514) 954-8219
Fax: (514) 954-6077

Internet: icao.hq@icao.org
Sitatex: YULCAYA

Telex: 05-24513
Cables: ICAO MONTREAL

TÉL.: (514) 954-8046

Réf.: SR 167/1-99/80

le 6 août 1999

Objet: Conférence sur l'économie des aéroports
et des services de navigation aérienne (ANSCConf 2000) —
Invitation, ordre du jour et demande de renseignements

Suite à donner: a) Prendre note de la Pièce jointe A;
b) Répondre au questionnaire figurant à la Pièce jointe B d'ici le **29 octobre 1999**;
c) Soumettre les Formulaires de transport aérien EF-1, I, J, K et L pour 1998 dès que possible;
d) Indiquer si vous comptez participer d'ici le **15 février 2000** et soumettre vos notes de travail pour la même date

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur d'inviter votre Gouvernement/organisation à la *Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne*, précédée d'un séminaire préparatoire d'un jour et demi, au siège de l'OACI à Montréal, du 19 au 28 juin 2000.

La conférence a pour thème *L'infrastructure du transport aérien pour le 21^e siècle*. Elle portera, d'un point de vue pratique ainsi que dans une perspective de politique, sur les grands obstacles économiques à surmonter dans la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne ainsi que le rôle des États en la matière. Il est attendu de la conférence qu'elle traite de questions clés de politique et de principes de base que le Conseil approfondira ultérieurement.

Ordre du jour et documentation de la conférence

L'ordre du jour de la conférence, approuvé par le Conseil après consultation des États contractants (voir ma lettre SR 167/1-98/99 du 16 décembre 1998), figure à la **Pièce jointe A** à la présente lettre. Le point 1 de l'ordre du jour (Situation économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne et leur relation financière avec les transporteurs aériens et les autres usagers) doit permettre la présentation et l'échange de renseignements qui serviront de base à l'examen des autres points de l'ordre du jour. Sur les points 2 à 5 on s'attend à ce que la conférence arrive à des conclusions et, s'il y a lieu, à ce qu'elle formule, pour examen par le Conseil, des recommandations adressées aux États ou à l'OACI. Le point 6 de l'ordre du jour porte sur les conseils et l'assistance à fournir par l'OACI. La politique

relative aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne fera principalement l'objet du point 5; à cet égard, vous êtes invité à noter que, si le point 5.1 prévoit l'examen des redevances liées au bruit, il n'est pas attendu de la conférence qu'elle se penche sur les redevances liées aux émissions, qu'étudie activement le Comité de l'OACI sur la protection de l'environnement en aviation (CAEP), et qui devraient également être examinées lors d'un Colloque sur les aspects environnementaux de l'aviation que le Conseil envisage actuellement de convoquer en avril 2001.

Le Secrétariat établira des notes de travail sur les questions relevant de tous les points de l'ordre du jour. À cette fin, et en particulier pour bien préparer le point 1 de l'ordre du jour, le Secrétariat a établi un **Questionnaire destiné aux États (Pièce jointe B)**. Ce questionnaire est divisé en trois parties. La première partie (Aéroports) doit être remplie pour les aéroports dont le trafic international, une fois totalisé, constitue au moins 90 % de l'ensemble du trafic commercial international (régulier et non régulier) de tous les aéroports de l'État concerné; la deuxième partie (Services de navigation aérienne) doit être remplie en ce qui concerne tous les services dont l'État concerné a accepté la responsabilité de la fourniture; et la troisième partie (Aspects réglementaires) doit donner des renseignements sur les pratiques de réglementation économique applicables aux aéroports et aux services de navigation aérienne dans l'État concerné. Afin que les renseignements, politiques et pratiques pertinents pour votre État soient entièrement reflétés, je vous saurais gré de faire parvenir une réponse complète au questionnaire au siège de l'OACI le **29 octobre 1999 au plus tard**. Bien que ce questionnaire s'adresse aux États, les organisations internationales possédant des renseignements connexes sur l'un ou l'autre des aspects visés par le questionnaire sont encouragées à les soumettre, au moyen du questionnaire ou séparément.

Je vous serais également reconnaissant de tenir compte de la nécessité de soumettre dès que possible les formulaires statistiques connexes portant sur 1998: EF-1 (Données financières des transporteurs aériens), I (Trafic d'aéroport), J (Données financières d'aéroport), K (Données financières sur les installations et services de route) et L (Statistiques de trafic relatives aux installations et services de route). Il serait également utile de soumettre les états financiers annuels publiés pour les grands fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne.

Les **notes de travail** que vous souhaiteriez soumettre pour la réunion doivent parvenir au siège de l'OACI dès que possible et **au plus tard le 15 février 2000** afin qu'elles puissent être traduites, reproduites et distribuées dans des délais permettant un examen complet avant la réunion. Les notes reçues après cette date seront traitées aussi rapidement que possible, mais leur distribution avant la réunion ne peut être assurée. Les propositions de suite à donner doivent apparaître comme premier élément de la note, suivi d'un exposé concis de l'objectif.

On notera que, l'Organisation ayant un programme de réunions chargé et devant continuer à faire face à des contraintes en matière de ressources, elle ne peut plus traduire les notes de travail de plus de six pages (pièces jointes comprises), les notes de travail présentées par des observateurs (organisations internationales comprises), ni aucune note d'information. Ces notes ne seront donc produites que dans la langue d'origine (à moins qu'une traduction n'existe déjà ou qu'elle ne soit fournie par l'État ou l'organisation en cause). Il est demandé de soumettre les textes sur disquettes d'ordinateur, avec indication du système de traitement de texte utilisé.

Dans la rédaction des notes de travail, je vous invite à vous reporter aux éléments de politique et aux orientations pratiques actuels de l'OACI contenus dans les documents de référence suivants destinés à la conférence: *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5), *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), et *Rapport du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne sur les aspects financiers ainsi que les aspects organisationnels et gestionnels connexes liés à la fourniture et à l'exploitation du système mondial de navigation par satellite (GNSS)* (Doc 9660).

Séminaire préparatoire

Un séminaire préparatoire aura lieu le lundi 19 juin et le matin du mardi 20 juin 2000, la conférence en tant que telle commençant dans l'après-midi du 20 juin. L'objectif de ce séminaire est d'examiner certaines questions clés sur lesquelles doit se pencher la conférence, ce qui permettra aux délégués, dans un cadre informel, d'obtenir des renseignements et des précisions sur ces questions, soulignera à l'avance les défis à relever et permettra à la conférence d'arriver à ses conclusions plus efficacement. Le séminaire vise donc à servir d'élément constitutif des débats mais du point de vue des procédures, il sera indépendant de la conférence.

Le séminaire prendra la forme d'exposés et de débats en panel, l'assistance ayant toutes les occasions de poser des questions et de recevoir des réponses. Les thèmes de discussion possibles sont les suivants: détermination des circonstances dans lesquelles les fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne peuvent couvrir leurs coûts; importance des recettes aéroportuaires non aéronautiques; notion de redevances par opposition à celles de taxes; commercialisation et privatisation; coopération multinationale et coentreprises (y compris le concept naissant des alliances aéroportuaires); obtention de financement; attribution de créneaux aéroportuaires; et grands défis auxquels sont confrontés les fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne. Le programme du séminaire sera distribué en mars de l'année prochaine.

Arrangements organisationnels

Le Conseil a décidé que la conférence et le séminaire préparatoire se tiendront chacun en un seul organe. Les langues de travail seront l'anglais, l'arabe, l'espagnol, le français et le russe, avec interprétation en chinois. La conférence se déroulera conformément au *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683), à ceci près que le Conseil a suspendu la Règle 26, qui prévoit l'établissement de procès-verbaux sommaires. Il n'y aura pas de déclarations d'ouverture des États ou des observateurs ni au séminaire ni à la conférence.

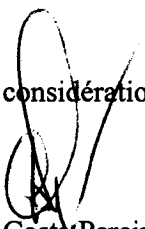
Une petite exposition constituée de stands de contact se tiendra au siège de l'OACI pendant la conférence, du mercredi 21 juin au vendredi 23 juin (une autre lettre vous sera envoyée à ce sujet).

Des renseignements concernant les visas, les hôtels et leurs tarifs, l'inscription et d'autres arrangements organisationnels vous seront envoyés en mars de l'année prochaine.

Réponse à l'invitation

Je vous saurais gré de me faire savoir dès que possible et au plus tard le **15 février 2000** si votre Gouvernement/organisation a l'intention de participer à la conférence et au séminaire et, dans l'affirmative, de me communiquer les noms de vos représentants.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.



R.C. Costa Pereira
Secrétaire général

Pièces jointes:

- A – Ordre du jour de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSConf 2000)
- B – Questionnaire

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

ORDRE DU JOUR

1. Situation économique des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne et leurs relations financières avec les transporteurs aériens et les autres usagers

Vue d'ensemble de la propriété et du contrôle (y compris investissements transnationaux et propriété/gestion d'entités multiples, alliances), de la structure financière et organisationnelle de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne, et de la situation financière des fournisseurs par rapport à celle des transporteurs aériens et des autres usagers.

2. Questions organisationnelles

Commercialisation, y compris participation privée (privatisation et concessions), obligations des entités autonomes, méthodes de réglementation des redevances, d'établissement des normes de performance et de suivi des performances (y compris besoins en données), entreprises de coopération ou coentreprises internationales (sur le plan des finances, de l'exploitation et/ou de la perception de redevances), y compris le financement collectif, et concepts connexes visés au Chapitre XV de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et dans la Résolution A16-10 de l'Assemblée.

3. Questions de financement

Évaluation des besoins, des sources, de la capacité et des mécanismes y compris des partenariats publics/privés; besoins au stade préparatoire, y compris pratiques saines et transparentes en matière de comptabilité et de recouvrement des coûts, planification économique, analyse coûts/avantages, notamment pour ce qui est de l'environnement, et élaboration de bilans de rentabilité.

4. Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne

Examen du rôle de l'État, obligations internationales y compris celles qui découlent des articles 15 et 28 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300/7), forme des mécanismes de réglementation et aspects tels que les suivants: protection contre les abus de monopole surtout lorsqu'il s'agit d'intérêts privés, non-discrimination, champ d'application des redevances d'usage, équité en matière de recouvrement des coûts, concurrence dans la fourniture de services (y compris, dans le cas des aéroports, des services d'escale), consultation des usagers et arbitrage des différends. Une attention particulière sera accordée dans ce contexte aux contraintes de capacité et à la question de l'attribution de créneaux.

Note: Les questions qui intéressent plus particulièrement les aéroports ou les services de navigation aérienne seront examinées séparément au titre des différents points de l'ordre du jour, à l'issue du débat sur les questions d'intérêt commun.

5. Politique de l'OACI

Large évaluation et développement des principes énoncés dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5), portant sur les points suivants:

5.1 Statut, structure et forme de la politique de l'OACI

Clarté, précision et forme de présentation des *Déclarations*; diffusion et application des principes énoncés dans les *Déclarations*; nécessité de transparence et de publication de la politique et des pratiques relatives aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne dans les États; opportunité corrélative de recevoir et de diffuser des renseignements sur l'application des *Déclarations* (y compris la possibilité de les présenter, en tout ou en partie, en tant que normes ou pratiques recommandées).

5.2 Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI

Grands principes tels que les suivants: non-discrimination, assiette des redevances, imputation des coûts, systèmes de redevances y compris l'aspect devises, et consultation des usagers, notamment à la lumière des faits nouveaux en matière, par exemple, de tarification au coût marginal, de préfinancement de projets au moyen de redevances, de recouvrement des coûts du GNSS, de coûts des services de recherches et de sauvetage assurés par les militaires, et d'incidence des changements organisationnels, distinction étant faite, au besoin, entre:

5.2.1 Principes relatifs aux redevances d'aéroport

Redevances spécifiquement aéroportuaires, telles que les redevances d'atterrissage, de stationnement, de services de passagers, de sûreté et de bruit, et développement des recettes extra-aéronautiques et pertinence de celles-ci dans la détermination des redevances de trafic aérien.

5.2.2 Principes relatifs aux redevances des services de navigation aérienne

Redevances spécifiques aux services de navigation aérienne, telles que les redevances pour le contrôle de route et les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome.

6. Conseils et assistance de la part de l'OACI

Examen de la pertinence des activités et des documents tels que les manuels et circulaires, programmes d'ateliers et de séminaires, assistance en matière d'analyse des coûts/avantages, d'élaboration de bilans de rentabilité, de recherche de financement, de programmes coopératifs pour le recouvrement des coûts, la facturation et la perception, et aussi de coopération avec d'autres organisations.

Faire parvenir les réponses à l'OACI
pour le 29 octobre 1999

État: _____

**CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANSCoNF 2000)**

QUESTIONNAIRE

COUVERTURE

Le présent questionnaire est divisé en trois parties. La première partie (Aéroports) doit être remplie pour les aéroports dont le trafic international, une fois totalisé, constitue au moins 90 % de l'ensemble du trafic commercial international (régulier et non régulier) de tous les aéroports de votre État; la deuxième partie (Services de navigation aérienne) doit être remplie en ce qui concerne tous les services dont votre État a accepté la responsabilité de la fourniture; et la troisième partie (Aspects réglementaires) doit donner des renseignements sur les pratiques de réglementation économique applicables aux aéroports et aux services de navigation aérienne dans votre État. Toute indication ou observation supplémentaire que vous souhaiteriez communiquer peut être écrite sur le questionnaire ou fournie sur un feuillet séparé.

1^{re} PARTIE — AÉROPORTS

Pour répondre aux questions 1.1 et 1.9, veuillez, si possible, utiliser un exemplaire de cette partie du questionnaire pour chaque grand aéroport international ou pour les aéroports internationaux gérés en groupe, surtout lorsque ceux-ci présentent des différences quant à l'organisation et la propriété.

Aéroport(s): _____

ORGANISATION

- 1.1 Indiquer ci-dessous la structure générale de la propriété et de l'exploitation de l'aéroport ou des aéroports, actuelle et prévue:

	Structure	
	actuelle	prévue
a) Entité aéroportuaire autonome du secteur public	☐	☐
b) Direction de l'aviation civile	☐	☐
c) Ministère ou autre administration nationale	☐	☐
d) Administration régionale ou municipale	☐	☐

B-2

- | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|
| e) Intérêts privés exploitant le ou les aéroports en vertu d'une concession ou d'un arrangement de location | ☐ | ☐ |
| f) Entité aéroportuaire privée | ☐ | ☐ |
| g) Autre, préciser _____ | ☐ | ☐ |

- 1.2 Si le ou les aéroports sont actuellement détenus en participation, par des intérêts privés, ou s'il est prévu qu'ils le seront, indiquer le pourcentage de capital détenu par:

	Pourcentage du capital actuel	prévu
--	----------------------------------	-------

- | | | |
|--|-------|-------|
| a) des intérêts privés | _____ | _____ |
| b) l'État ou d'autres intérêts publics | _____ | _____ |

- 1.3 Indiquer si des intérêts privés nationaux ou étrangers détiennent ou exploitent l'un ou l'autre des grands secteurs ou services aéroportuaires suivants:

	Propriété/Exploitation nationale	étrangère
--	-------------------------------------	-----------

- | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|
| a) Aérogares de passagers | ☐ | ☐ |
| b) Aérogares de fret | ☐ | ☐ |
| c) Services d'escale | ☐ | ☐ |
| d) Contrôle de la circulation aérienne
(y compris les télécommunications) | ☐ | ☐ |
| e) Services de sûreté | ☐ | ☐ |
| f) Autre, préciser _____ | ☐ | ☐ |

GESTION DE CAPACITÉ

- 1.4 Si la capacité est insuffisante, indiquer si l'on a déjà pris ou s'il est prévu de prendre l'une ou l'autre des mesures suivantes pour remédier aux problèmes de capacité:

	Mesures déjà prises	prévues
--	------------------------	---------

- | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|
| a) Augmentation de la capacité (nouvelles pistes/voies de circulation ou aérogares) | ☐ | ☐ |
| b) Attribution d'une certaine partie du trafic (par exemple sur la base de la taille des aéronefs ou de leur origine/destination) à un autre aéroport | ☐ | ☐ |

- | | | |
|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| c) Attributions de créneaux | ☐ | ☐ |
| d) Redevances pour heures de pointe | ☐ | ☐ |
| e) Redevances minimales élevées | ☐ | ☐ |
| f) Autre, préciser _____ | ☐ | ☐ |
-

FINANCEMENT

- 1.5 Indiquer la ou les sources principales de financement des investissements dans l'infrastructure des aéroports qui sont déjà utilisées ou prévues (quatre sources au maximum):

	Source	
	déjà utilisée	prévue
a) Autofinancement (par exemple, bénéfices non répartis)	☐	☐
b) Administration nationale	☐	☐
c) Administration régionale/municipale	☐	☐
d) Prêts ou aide de pays étrangers	☐	☐
e) Banques ou fonds de développement	☐	☐
f) Prêts commerciaux nationaux	☐	☐
g) Prêts commerciaux étrangers	☐	☐
h) Obligations	☐	☐
i) Capital-actions	☐	☐
j) Autre, préciser _____	☐	☐

DONNÉES FINANCIÈRES

Note: Ne pas répondre aux quatre questions suivantes si le formulaire du transport aérien OACI J — Données financières d'aéroport a déjà été communiqué à l'OACI pour 1998.

Aéroport(s) : _____

Année: _____

Monnaie: _____

1.6 Recettes

- | | |
|--|-------|
| a) Trafic aérien (redevances liées aux aéronefs, aux passagers et autres redevances) | _____ |
| b) Redevances de services d'escale | _____ |

- c) Concessions, dont les concessions
 provenant de carburant et de lubrifiants _____
 provenant de boutiques hors-taxes _____
 provenant de stationnements d'automobiles _____
- d) Locations _____
- e) Autres recettes _____
- f) Subventions d'exploitation, le cas échéant _____
- g) Total des recettes [a) à f)] _____

1.7 Dépenses

- a) Exploitation et entretien (dépenses de personnel, fournitures, services sous contrat) _____
- b) Frais généraux d'administration _____
- c) Autres dépenses ne constituant pas des immobilisations _____
- d) Dépenses en immobilisations (amortissement, intérêts, autres dépenses en immobilisations) _____
- e) Total des dépenses [a) à d)] _____

1.8 Investissements

Investissements bruts de l'exercice _____

- 1.9 Indiquer si tout ou partie des dépenses afférentes aux secteurs ou services aéroportuaires ci-dessous sont comprises dans les dépenses indiquées en réponse à la question 1.7.

	Totalité ou quasi-totalité des dépenses comprises	
	Oui	Non
a) Aires de mouvement des aéronefs et leur balisage lumineux	☐	☐
b) Installations et services des aéroports de passagers et de fret	☐	☐
c) Hangars et aires de maintenance	☐	☐
d) Contrôle d'approche et d'aérodrome (y compris les télécommunications)	☐	☐
e) Services météorologiques	☐	☐
f) Sécurité	☐	☐
g) Services de sécurité, d'incendie et de sauvetage	☐	☐

2^e PARTIE — SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

FIR/UIR [Région(s) d'information de vol/Région(s) supérieure(s) d'information de vol] couvertes: _____

ORGANISATION

2.1 Indiquer ci-dessous la structure globale de la propriété et de l'exploitation en vertu de laquelle les services de la circulation aérienne (ATS) en route (contrôle régional) sont fournis actuellement et la structure prévue:

	Structure	
	actuelle	prévue
a) Entité autonome du secteur public	☐	☐
b) Direction de l'aviation civile	☐	☐
c) Ministère ou autre administration nationale	☐	☐
d) Agence d'exploitation internationale	☐	☐
e) Entité privée	☐	☐
f) Autre, préciser _____	☐	☐

2.2 Indiquer si les services de contrôle d'approche et d'aérodrome, communications comprises, sont actuellement assurés par:

	Oui	Non
a) L'administration aéroportuaire elle-même	☐	☐
b) L'organisation assurant les services ATS en route	☐	☐
c) Autre, préciser _____	☐	☐

2.3 Indiquer si le fournisseur de services ATS mentionné à la question 2.1 est également le fournisseur principal des services ci-dessous:

	Oui	Non
a) COM (Services de télécommunications aéronautiques)	☐	☐
b) MET (Services météorologiques)	☐	☐
c) SAR (Services de recherches et de sauvetage)	☐	☐
d) AIS (Services d'information aéronautique)	☐	☐

PERCEPTION DES REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

2.4 Indiquer si l'organe qui prélève des redevances de services de navigation aérienne les prélève lui-même ou s'il a passé contrat avec un autre organe ou une autre agence pour ce faire:

	Oui	Non
a) L'organe perçoit lui-même les redevances	☐	☐
b) Les redevances sont perçues par un autre organe ou une autre agence	☐	☐
c) Si vous avez répondu par l'affirmative à la question b), indiquer le nom de l'organe ou de l'agence _____		

GESTION DE LA CAPACITÉ

2.5 Si la capacité est insuffisante dans l'espace aérien pour lequel votre État a accepté la responsabilité d'assurer des services de navigation aérienne, indiquer si l'on a déjà pris ou s'il est prévu de prendre l'une ou l'autre des mesures suivantes pour remédier aux problèmes de capacité:

	Mesures	
	déjà prises	prévues
a) Au niveau du contrôle d'approche et d'aérodrome:		
1) Augmentation de la capacité (nouvelles pistes/voies de circulation ou aéroports)	☐	☐
2) Attribution de créneaux	☐	☐
3) Redevances pour heures de pointe	☐	☐
4) Redevances minimales élevées	☐	☐
5) Autre, veuillez préciser _____	☐	☐
b) Au niveau en route:		
– Mesures nationales		
1) Augmentation de la capacité (nouvelles pistes/voies de circulation ou aéroports)	☐	☐
2) Attribution de créneaux	☐	☐
3) Mécanismes de perception de redevances	☐	☐
4) Autre, veuillez préciser _____	☐	☐
– Mesures internationales, préciser _____	☐	☐

FINANCEMENT

- 2.6 Indiquer la ou les sources principales de financement des investissements dans l'infrastructure des aéroports qui sont déjà utilisées ou prévues (quatre sources au maximum):

	Source	
	déjà utilisée	prévue
a) Autofinancement (par exemple, bénéfices non répartis)	☐	☐
b) Administration nationale	☐	☐
c) Prêts ou aides de pays étrangers	☐	☐
d) Banques ou fonds de développement	☐	☐
e) Prêts commerciaux nationaux	☐	☐
f) Prêts commerciaux étrangers	☐	☐
g) Capital-actions	☐	☐
h) Autre, préciser _____	☐	☐

DONNÉES FINANCIÈRES ET DONNÉES DE TRAFIC

Note: Ne pas répondre aux quatre questions suivantes si les formulaires du transport aérien OACI K — Données financières sur les installations et services de route et L — Statistiques de trafic relatives aux installations et services de route ont déjà été communiqués à l'OACI pour 1998.

FIR/UIR [Région(s) d'information de vol/Région(s) supérieure(s) d'information de vol] couvertes: _____

Année: _____

Monnaie: _____

2.7 **Recettes**

- | | |
|--|-------|
| a) Redevances d'installations et services de route | _____ |
| b) Redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome | _____ |
| c) Dons et subventions imputables à des installations et services de route | _____ |
| d) Autres recettes imputables à des installations et services de route (y compris les bénéfices provenant de la vente d'immobilisations) | _____ |
| e) Total [a) à d)] | ===== |

2.8 Dépenses

- a) Exploitation et entretien (main-d'oeuvre, pièces de rechange, matières, énergie, etc.) _____
- b) Frais d'administration _____
- c) Amortissement _____
- d) Intérêts _____
- e) Autres dépenses _____
- f) Total des dépenses [a) à c)] _____

2.9 Donner une estimation de la part (pourcentage ou chiffre absolu) des installations et services suivants dans les dépenses totales:

- a) ATS (Services de la circulation aérienne) _____
- b) COM (Services de télécommunications aéronautiques) _____
- c) MET (Services météorologiques) _____
- d) SAR (Services de recherches et de sauvetage) _____
- e) AIS (Services d'information aéronautique) _____

Données de trafic

FIR/UIR [Région(s) d'information de vol/Région(s) supérieure(s) d'information de vol] couvertes: _____

Année terminée: _____

2.10 Indiquer ci-dessous, par catégorie, le nombre de vols IFR (Règles de vol aux instruments) ou d'autres vols pour lesquels des plans de vol ont été déposés auprès du centre de contrôle régional ou du centre d'information de vol compétent:

- a) Vols civils internationaux (y compris l'aviation générale internationale) _____
- b) Vols civils intérieurs (y compris l'aviation générale) _____
- c) Autres vols (vols d'État, y compris les vols militaires) _____
- d) Total des vols [a) à c)] _____

3^e PARTIE — ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

- 3.1 Indiquer qui déterminera les redevances de trafic aérien (exemple: redevances d'atterrissage, redevances de stationnement, redevances de services passagers, redevances de route et redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome) (ne cocher qu'une seule case par colonne):

	Redevances d'aéroport	Redevances de services de navigation aérienne
a) Le fournisseur de services d'aéroport/de navigation aérienne, indépendamment	☐	☐
b) Le fournisseur de services d'aéroport/de navigation aérienne, avec l'approbation de l'État	☐	☐
c) L'État	☐	☐

- 3.2 Indiquer les principaux déterminants entrant dans la fixation des redevances de services d'aéroport/de navigation aérienne:

	Redevances d'aéroport	Redevances de services de navigation aérienne
a) Les redevances sont basées sur les coûts	☐	☐
b) Système comptable transparent indiquant clairement les sources des recettes et les catégories de dépenses	☐	☐
c) Consultation obligatoire des usagers	☐	☐
d) Politique OACI de recouvrement des coûts	☐	☐
e) Facteurs intergouvernementaux (exemple: obligations découlant d'accords bilatéraux sur les services aériens; accords régionaux en matière de politique de réglementation)	☐	☐
f) Autre, préciser _____	☐	☐

3.3 Indiquer si votre Gouvernement a mis en place ou prévoit des dispositions réglementaires particulières concernant:

	Les aéroports		Les services	
	en vigueur	prévus	de navigation aérienne	prévus
			en vigueur	prévus
Abus de monopole	☐	☐	☐	☐
Arrangements de services d'escale (aéroports seulement)	☐	☐		

Si vous avez coché une ou plusieurs cases en réponse à cette question, veuillez donner ci-dessous ou joindre de brefs détails sur les dispositions en cause.