



**Symposium régional conjoint OACI/CAFAC destiné aux États africains
sur l'économie des aéroports et des services de navigations aérienne
(Kampala, Ouganda, 17-19 août 2009)**

CONCLUSIONS

Considérant

1. Que le transport aérien international joue un rôle majeur dans le développement et l'expansion du commerce et des voyages, et que l'imposition de taxes peut avoir des conséquences néfastes au niveau économique et de la concurrence sur les opérations du transport aérien international,
2. Que la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) et la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), font une distinction conceptuelle entre redevances et taxes, en ce qu'« une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile ; une taxe est destinée à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts »,
3. Qu'il est profondément préoccupant de constater que certains États imposent de plus en plus de taxes à certains aspects du transport aérien international et qu'il y a une prolifération des redevances frappant le trafic aérien, dont plusieurs pourraient être qualifiées de taxes sur la vente ou l'utilisation de services de transport aérien international,
4. Que la résolution du Conseil de l'OACI contenue dans le Doc 8632 complète l'article 24 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et affirme le caractère unique de l'aviation civile internationale ainsi que la nécessité d'exonérer certains aspects des opérations du transport aérien international,
5. Que l'article 15 de la Convention énonce les conditions visant l'application des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et leur publication,
6. Que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations afin d'orienter les États contractants quant aux principes en vertu desquels les fournisseurs de services aéroportuaires et de navigation aérienne à l'aviation civile internationale peuvent imposer des redevances pour recouvrer leurs coûts et en tirer d'autres recettes, et aux méthodes qu'ils peuvent utiliser à cette fin,
7. Que les articles 54, 55 et 67 de la Convention de Chicago exigent que les États communiquent à l'OACI des données sur le trafic et sur les aspects financiers,

Notant

1. La série de recommandations adoptées par la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS), tenue à Montréal du 15 au 20 septembre 2008, dans le but d'améliorer la coopération au sein de l'industrie du transport aérien, notamment entre les réglementateurs, les fournisseurs de services et les usagers, en accroissant du même coup l'efficacité et la rentabilité des opérations aéroportuaires et la fourniture des services de navigation aérienne,

2. Qu'à sa 185^e session, le 14 novembre 2008, le Conseil de l'OACI a entériné les recommandations de la CEANS, notamment celles portant sur la révision de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), dont la 8^e édition a été publiée en janvier 2009,
3. La préoccupation manifestée par le Conseil devant la prolifération des redevances et des taxes imposées au trafic aérien,
4. La recommandation du Conseil de trouver un équilibre entre les intérêts des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne et ceux des usagers, compte tenu de l'importance pour les États du système de transport aérien et du fait qu'il contribue à promouvoir les échanges économiques, culturels et sociaux entre les États,
5. L'importance des données statistiques pour la planification des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, et pour le contrôle de leur performance,
6. L'importance des travaux de l'OACI dans le domaine économique en ce sens qu'ils contribuent à des services de transport aérien sûrs et respectueux de l'environnement,

Vu

1. La décision prise à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) le 14 novembre 1999 au sujet de la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro sur la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique, que l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'OUA a approuvée le 12 juillet 2000 à Lomé (Togo),

Rappelant

1. La décision ministérielle de la troisième Conférence des ministres de l'Union africaine responsables du transport aérien, adoptée à Addis-Abeba (Éthiopie) le 11 mai 2007 et entérinée par l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement à Accra (Ghana), le 29 juin 2007, confiant à la CAFAC le rôle d'organe d'exécution de la Décision de Yamoussoukro sur la réglementation économique de l'industrie du transport aérien libéralisé en Afrique,

Le Symposium régional conjoint OACI/CAFAC destiné aux États africains sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, soucieux de créer un cadre propice au développement stable de l'industrie du transport aérien sur le continent,

Conclut ce qui suit :

les États contractants africains devraient :

1. Veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit strictement observé ;
2. Baser le recouvrement des coûts des services aéroportuaires et des services de navigation aérienne qu'ils fournissent ou contribuent à fournir à l'aviation civile internationale, sur les principes énoncés dans l'article 15 de la Convention ainsi que sur la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), quel que soit le régime de propriété ou la structure administrative régissant l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne,
3. Veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne servent qu'à recouvrer les coûts d'installations et de services fournis à l'aviation civile, et à ce que les fournisseurs de services consultent les usagers au sujet de ces redevances,

4. Tout mettre en œuvre, conformément à l'article 15 de la Convention, pour publier et communiquer à l'OACI les redevances d'usage des aéroports et des installations et services de navigation aérienne qu'ils peuvent introduire ou dont ils autorisent l'introduction,
5. Demander à l'OACI et à la CAFAC de leur offrir une assistance sous forme d'ateliers, de séminaires ou d'autres moyens appropriés, afin de les sensibiliser aux politiques de l'OACI et de favoriser ainsi leur mise en pratique,
6. Encourager les aéroports à tirer parti du programme de formation conjoint OACI/CAFAC sur les redevances d'usage, et les inviter à envisager d'accueillir ces manifestations,
7. Mieux communiquer à l'OACI les données sur les aéroports, les services de navigation aérienne, les finances et le trafic,
8. Choisir le type de supervision économique qui répond le mieux à leurs circonstances particulières,
9. Faire en sorte que les fournisseurs de services mettent en place des systèmes de gestion des performances et identifient des domaines clés de performances (KPA) dans le but de mesurer leurs performances,
10. Incorporer dans leurs lois ou politiques nationales et dans leurs accords de services aériens, les principes énoncés par l'OACI, tels que la non-discrimination, le rapport des redevances avec les coûts, la transparence et la consultation, pour assurer la conformité des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne,

l'OACI devrait :

1. Conserver sa position d'instance mondiale de l'aviation civile dans le domaine du transport aérien,
2. Envisager d'élaborer des éléments indicatifs dans le but d'améliorer la situation des aéroports qui ne sont pas viables du point de vue économique, mais qui sont nécessaires pour la sécurité et la sûreté du transport aérien international,
3. Mener un sondage pour déterminer le niveau de mise en œuvre par les États des recommandations de la CEANS,
4. Fournir des orientations sur le financement de la supervision économique,

et la CAFAC devrait :

1. Veiller, en collaboration avec d'autres régions, à ce que l'OACI conserve sa position d'instance mondiale dans toutes les questions d'aviation civile internationale,
2. Collaborer avec l'OACI pour encourager les États africains à mettre en œuvre les politiques et les pratiques recommandées ci-dessus.

Fait à Kampala (Ouganda), le 19 août 2009