



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 36: Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

#### DEMANDE D'ORIENTATIONS CONCERNANT L'ARTICLE 15 ET L'ACCÈS À L'ESPACE AÉRIEN

(Note présentée par les États-Unis)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il appartient aux États de décider s'ils accordent l'accès à leur espace aérien ou assument les obligations y afférentes, et selon quelles modalités ; l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée « la Convention de Chicago »), exige cependant que ce droit souverain exclue toute possibilité de facturer l'accès à l'espace aérien et fixe une norme de traitement national pour les redevances d'usage y relatives. Si l'on veut que la croissance et le développement puissent se poursuivre à l'échelle mondiale, les États contractants se doivent impérativement de respecter les règles établies par la Convention. Des orientations spécifiques et une analyse juridique s'avèrent de plus en plus nécessaires pour permettre aux États membres de comprendre et d'appliquer l'article 15.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à charger le Conseil de l'OACI et ses organes de travail de procéder à une analyse des obligations des États contractants au titre de l'article 15 de la Convention, dans la mesure où ces dernières sont liées au droit souverain des États d'échanger les droits liés aux première et deuxième libertés de l'air comme ils l'entendent. Une telle analyse constituerait une base sur laquelle s'appuyer pour encourager le respect de l'article 15 par les États contractants.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Capacité et efficacité de la navigation aérienne et Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière significative.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> , signée à Chicago le 7 décembre 1944 Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La pratique consistant à facturer des frais excédant le montant habituel des redevances de navigation aérienne fondées sur les coûts ou à soumettre l'accès à l'espace aérien à certaines conditions préalables fait depuis longtemps débat au sein de la communauté aéronautique internationale. Les États

ont le droit souverain de décider s'ils accordent l'accès à leur espace aérien ou assument les obligations y afférentes ; l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (Convention de Chicago), exige cependant que ce droit exclue toute possibilité de facturer l'accès à l'espace aérien et fixe une norme de traitement national pour les redevances d'usage y relatives. Si l'on veut que la croissance et le développement puissent se poursuivre à l'échelle mondiale, les États contractants se doivent impérativement de respecter les règles établies par la Convention. Des orientations spécifiques et une analyse juridique s'avèrent de plus en plus nécessaires pour permettre aux États membres de comprendre et d'appliquer l'article 15.

## 2. ANALYSE

2.1 Les États exercent leur souveraineté sur l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire et peuvent décider d'offrir des possibilités d'accéder audit espace. Les États de la communauté aéronautique internationale sont, pour la plupart, parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux ou se sont engagés à autoriser d'autres parties à survoler leur territoire dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux de transport aérien. Bien qu'il appartienne aux États de décider si, à quel moment et dans quelles conditions ils accordent l'accès à leur espace aérien ou assument les obligations y afférentes, l'article 15 de la Convention de Chicago leur interdit de facturer des frais pour l'accès à l'espace aérien et fixe une norme de traitement national pour les redevances d'usage y relatives.

2.2 Aux termes de l'article 15, « aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord. » Il dispose en outre que « Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas, pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires. »

2.3 Le système fondé sur des règles que la Convention de Chicago a instauré pour l'aviation internationale a permis à ce secteur de se développer au cours des dernières décennies et de devenir le principal moteur de la croissance socio-économique mondiale. La Convention a également constitué un catalyseur de l'essor économique en contribuant à la création d'emplois directs et indirects, en soutenant le tourisme et le commerce local, et en encourageant les investissements étrangers et les échanges internationaux. Si l'on veut que la croissance et le développement puissent se poursuivre à l'échelle mondiale, les États contractants se doivent impérativement de respecter les normes établies par la Convention.

2.4 Le Préambule de la Convention de Chicago contient notamment l'énoncé suivant « ...les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique. » L'article 44 de la Convention dispose également que « L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à : ...f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international; » et « g) éviter la discrimination entre États contractants;... ».

2.5 La pratique consistant à exiger, pour l'accès à l'espace aérien, le paiement de droits ou une compensation excédant le montant habituel des redevances de navigation aérienne fondées sur les coûts fait depuis longtemps l'objet d'un débat et soulève des doutes quant à sa légalité. Par le passé, certains États ont voulu attirer l'attention sur la question du paiement de « redevances » pour l'accès à l'espace aérien en intentant des actions en justice en arguant des effets anticoncurrentiels de cette pratique dus au traitement différencié des transporteurs en fonction de leur nationalité, ainsi que d'un manque de transparence.

2.6 Des orientations spécifiques et une analyse juridique s'avèrent de plus en plus nécessaires pour permettre aux États membres de comprendre et d'appliquer l'article 15. Dans certains cas, des accords commerciaux entre compagnies aériennes ont été imposés par des États contractants comme condition préalable d'accès à l'espace aérien ou à des routes de survol préférentielles. Leur caractère confidentiel empêche les autorités aéronautiques de mesurer les répercussions que pourraient avoir ces accords sur le marché et, de surcroît, ces pratiques paraissent, dans certaines circonstances, incompatibles avec l'objet de l'article 15.

2.7 Soucieux d'éviter la prolifération de redevances de navigation aérienne déraisonnables – pratique qui nuit au transport aérien international – le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) de l'OACI fait depuis longtemps valoir, dans le cadre des mises à jour de son Doc 9082 intitulé *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, que les autorités en charge de l'aviation civile devraient s'abstenir d'imposer des redevances qui ne reposeraient pas sur la prestation de services, ce qui est le cas lorsque des droits sont exigés pour le seul accès à l'espace aérien. L'OACI note par ailleurs que les États devraient veiller à ce que leurs prestataires de services de navigation aérienne tiennent leurs comptes de telle manière que les redevances de services de navigation aérienne imposées à l'aviation civile internationale soient calculées de façon appropriée.

2.8 L'Assemblée a instamment prié les États membres, dans la Résolution adoptée lors de la 40<sup>e</sup> Session, de veiller à ce que l'article 15 de la Convention de Chicago soit pleinement respecté. Les États-Unis estiment qu'une analyse plus approfondie des dispositions de l'article 15 relatives aux redevances imposées par les États au seul titre du droit de transit est nécessaire pour en garantir une application cohérente et assurer le respect des principes fondamentaux de souveraineté, d'équité, d'égalité des chances et de non-discrimination énoncés dans la Convention de Chicago.

### 3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

3.1 L'Assemblée est invitée à :

3.2 Charger l'ANSEP et le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), en concertation avec le Comité juridique, de procéder à une analyse des liens existant entre les obligations des États au titre de l'article 15 de la Convention de Chicago et l'octroi par ces États d'un accès à l'espace aérien. Cette analyse devrait porter en particulier sur la question de savoir si la différenciation des conditions d'accès à l'espace aérien pratiquées par les États est conforme à la norme de traitement national et au principe de non-discrimination énoncés dans la Convention de Chicago.