

**NOTE DE  
TRAVAIL**



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

A35-WP/319  
EC/49  
5/10/04

**ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**  
**COMMISSION ÉCONOMIQUE**

**PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT**  
**SUR**  
**LE POINT 28 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur le point 28 de l'ordre du jour sont présentés à l'examen de la Commission économique.

**Point 28 : Réglementation et organisation des services d'aéroport et de navigation aérienne**

28:1 À sa deuxième séance, la Commission examine les aspects de réglementation et d'organisation de la fourniture des services d'aéroport et de navigation aérienne en se fondant sur un rapport du Conseil (WP/10). Elle est saisie en outre de sept notes présentées par des États et des observateurs : WP/154, WP/155, WP/158, WP/200, WP/258, WP/270 et WP/294.

28:2 Dans la note WP/10, le Conseil rend compte des faits nouveaux intervenus dans la réglementation et l'organisation de la fourniture des services d'aéroports et de navigation aérienne depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Suite à une série de facteurs défavorables, les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne ont dû faire face à une réduction importante de l'ensemble des activités de transport aérien. Les fournisseurs de services ont réagi soit en gelant ou même en baissant les redevances d'usage, tout en essayant de compenser les pertes en attirant plus de trafic, soit en augmentant les redevances afin de maintenir les recettes grâce à l'application de tarifs élevés. Dans un environnement de plus en plus commercialisé, il a fallu introduire une réglementation économique afin d'éviter le recours abusif au pouvoir de monopole, notamment en ce qui concerne les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. L'OACI a récemment publié et affiché sur son site web une version révisée de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/7), ainsi qu'un supplément contenant des renseignements sur l'application de cette politique par les États. Les versions révisées du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) seront également publiées et affichées sur le web. Le processus de commercialisation étant encore dans sa phase d'élaboration, les éléments indicatifs sur des aspects clés de la commercialisation devraient être gardés à l'étude, révisés et étoffés selon les besoins, en tenant compte des expériences acquises avec le temps dans différents États. Suite à une recommandation de la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, des orientations de politique et des éléments indicatifs nouveaux ou révisés ont été établis à propos des problèmes de perception. Dans le cadre de l'étude sur la répartition des coûts du GNSS, le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) a établi certains principes et hypothèses de base, indiquant notamment que la répartition des coûts entre l'aviation civile et d'autres usagers devrait se faire au niveau régional. La suite donnée à cette étude devra inclure la coordination avec d'autres organisations internationales et usagers non aéronautiques. Les priorités du triennat 2005-2007 comprendront la poursuite de l'élaboration de la politique et des éléments indicatifs sur les sujets suivants : supervision et réglementation économiques ; analyse comparative et mesure des performances et de la productivité ; répartition des coûts ; et recouvrement des coûts des mesures de sûreté. Ces éléments seront également utiles pour la mise en œuvre ultérieure d'un système mondial de navigation aérienne.

28:3 Dans la note WP/294, le Bélarus, la Georgie, l'Ouzbékistan, la République de Moldova et l'Ukraine demandent à l'Assemblée de recommander que l'OACI élabore des éléments indicatifs sur les procédures concernant l'application de procédures de tribunal et avant les poursuites, ainsi que le règlement des différends relatifs au recouvrement des redevances de services de navigation aériennes en souffrance ; qu'elle analyse la possibilité de mettre sur pied un mécanisme international de recouvrement des dettes sous l'égide de l'OACI ; et qu'elle invite instamment les États contractants à compléter le régime actuel de délivrance des licences et de certificats en imposant aux exploitants d'aéronefs la responsabilité de payer les redevances, avec les pénalités correspondantes.

28:4 La note WP/158, présentée par 41 États contractants membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), décrit l'approche adoptée pour mesurer les performances des

services de navigation aérienne en Europe et les résultats obtenus. Elle souligne qu'il importe que l'OACI accélère et amplifie son programme d'action relatif aux performances économiques des fournisseurs de services de navigation aérienne et propose que l'Organisation élabore des normes en matière de publication des plans et bilans de performance, de même que les éléments d'orientation connexes.

28:5 Les Pays-Bas présentent, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, la note WP/155, qui décrit le statut du programme GALILEO et souscrit totalement aux principes et hypothèses de base formulés par le groupe ANSEP sur la répartition des coûts. Il est recommandé que les travaux en cours soient menés à bien en suivant lesdits principes et que des orientations soient rapidement élaborées en ce qui concerne les mécanismes de répartition, en notant que la répartition des coûts est étroitement liée à des questions juridiques et techniques.

28:6 L'IATA, dans sa note WP/200, encourage les États à appuyer des mesures visant à renforcer l'efficacité, à réduire les coûts et à exercer une supervision économique appropriée sur les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne. Elle encourage également les représentants de l'industrie à trouver des dispositions novatrices et coopératives qui amélioreraient et soutiendraient les relations entre les transporteurs et les fournisseurs de services.

28:7 La note WP/154 contient des observations de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) sur la politique de l'OACI en matière de redevances (Doc 9082) et suggère une révision de la formule actuelle de calcul des redevances. Cet examen devrait se faire en consultation avec toutes les parties prenantes, y compris des associations professionnelles intéressées.

28:8 Dans la note d'information WP/258, le Pakistan présente un bref aperçu de l'organisation et de la réglementation des aéroports, ainsi que du processus de certification des aéroports au Pakistan.

28:9 Dans une autre note d'information (WP/270), les États-Unis expriment le point de vue que les principes et hypothèses de base adoptés par le Groupe ANSEP pour la répartition des coûts sont essentiels pour accélérer les services GNSS efficaces et faciliter un recouvrement équitable des coûts.

28:10 Le programme des travaux futurs sur la réglementation et l'organisation des aéroports et des services de navigation aérienne proposé dans la note WP/10 reçoit un appui soutenu. On souligne la nécessité de tenir compte des différences régionales. Un point de vue est exprimé selon lequel les bureaux régionaux de l'OACI devraient aider les États à s'orienter vers la commercialisation et la privatisation.

28:11 La Commission prend note des propositions présentées par le Bélarus, la Georgie, l'Ouzbékistan, la République de Moldova et l'Ukraine dans la note WP/294 et décide de les renvoyer au Conseil pour complément d'étude. Concernant les suggestions de l'IATA dans la note WP/200 et celles de l'ITF dans la note WP/154, la Commission estime qu'elles pourront être examinées dans le cadre du programme des travaux futurs présenté dans le rapport du Conseil. Les États devraient notamment être encouragés à renforcer l'efficacité, à réduire les coûts et à assurer la supervision économique appropriée. À propos de la demande de l'ITF d'une révision de la formule de calcul actuelle des redevances de route pour tenir compte des facteurs de distance et de masse, il est proposé de l'examiner dans le contexte de l'établissement des redevances de services de navigation aérienne au titre de l'Initiative Ciel unique européen. Concernant une suggestion présentée par l'ITF dans la note WP/154, l'établissement de fonds

de réserve pour la gestion des cycles économiques soulève des doutes du point de vue de la politique de recouvrement.

28:12 Quant à la note WP/158 présentée par la CEAC, la Commission constate qu'elle a déjà été examinée par la Commission technique. La Commission est informée que l'OACI a déjà beaucoup avancé dans les activités proposées dans la note et que la Commission technique a conclu qu'à une date appropriée, l'OACI pourra convoquer un forum, en collaboration avec d'autres organisations, afin de convenir des objectifs de performance et des besoins de supervision.

28:13 Par ailleurs, la Commission prend note de l'appui exprimé par la Commission européenne dans la note WP/155 et par les États-Unis dans leur note d'information pour les principes et les hypothèses de base établis par ANSEP sur la répartition des coûts entre l'aviation civile et d'autres usagers. À propos de la note WP/155, la Commission estime que la proposition d'élaborer des SARP n'appelle pas de suite, puisque la question figure déjà dans le programme de travail de la Commission de navigation aérienne. Toute proposition d'établissement de SARP devra être présentée à l'organe technique approprié. L'intention d'utiliser des signaux encodés aux fins de recouvrement des coûts soulève des inquiétudes.

28:14 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, la Commission :

- a) entérine les plans du Conseil concernant les travaux futurs sur la réglementation et l'organisation des services d'aéroports et de navigation aérienne ;
- b) recommande que le Conseil tienne compte des propositions présentées dans les diverses notes de travail lorsqu'il effectuera des travaux futurs dans ce domaine.