

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

**Montréal, 19 – 28 juin 2000**

**Point 5 de**

**l'ordre du jour: Politique de l'OACI**

**Point 5.1 de**

**l'ordre du jour: Statut, structure et forme de la politique de l'OACI**

**DÉCLARATIONS DU CONSEIL AUX ÉTATS CONTRACTANTS SUR LES REDEVANCES  
D'AÉROPORT ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE —  
STATUT, STRUCTURE ET FORME**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La présente note propose d'apporter certains changements à la structure et à la forme des *Déclarations du Conseil* figurant dans le Doc. 9082/5, notamment modifier le titre et indiquer séparément les principes de base du recouvrement des coûts. La suite proposée à la Conférence figure au § 8.1.

**RÉFÉRENCES**

Doc. 7300/7, *Convention relative à l'aviation civile internationale*  
Doc. 9082/5, *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*  
Doc. 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (troisième édition, à publier au deuxième trimestre 2000, dont le texte est actuellement joint à la lettre EC 2/10-99/52 du 14 mai 1999)  
Lettre AN 1/17.9-97/62 (*Résolution du Conseil sur les redevances et taxes environnementales*)

## 1. Éléments d'information

1.1 L'article 28 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc. 7300/7) demande à chaque État contractant, dans la mesure où il le juge réalisable, de fournir des installations et services d'aéroport de navigation aérienne, conformément aux normes et pratiques recommandées ou établies en vertu de la *Convention*. L'article 15 de la *Convention* établit des obligations internationales concernant l'utilisation de ces installations et services d'aéroport de navigation aérienne, y compris la politique fondamentale de l'OACI dans le domaine des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. En résumé, l'article 15 établit trois principes, à savoir l'uniformité des conditions d'utilisation des installations et services, la non-discrimination dans les redevances imputées aux exploitants d'aéronefs, et le fait qu'aucune redevance ne doit être imputée uniquement pour donner le droit aux aéronefs de survoler le territoire d'un État contractant, d'y entrer ou d'en sortir. Quant au statut de l'article 15, comme il s'agit d'un élément de la *Convention*, les États contractants de l'OACI ne peuvent s'exempter de l'application d'aucun des principes concernés.

1.2 On trouvera des orientations de politique supplémentaires et plus détaillées dans le domaine des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc. 9082). Les principes fondamentaux qui y sont exposés, à savoir le caractère juste et équitable de la détermination et du partage des coûts des services d'aéroport et de navigation aérienne, sont restés inchangés au fil des ans, bien que le texte ait été développé et périodiquement révisé par de grandes conférences internationales. Les *Déclarations du Conseil* n'ont pas le même statut que la *Convention*, en ce sens qu'un État contractant de l'OACI n'est pas tenu de respecter les dispositions et recommandations des *Déclarations*. Cependant, comme les politiques qui y figurent ont été largement entérinées par des conférences mondiales et qu'elles ont une valeur pratique pour éviter la discrimination et les risques de litige, il semble y avoir une obligation morale acceptée et une pratique générale parmi les États de veiller à ce que leurs pratiques de recouvrement des dépenses relatives aux aéroports et aux services de navigation aérienne soient conformes aux politiques et aux principes qui sont exposés dans les *Déclarations du Conseil*.

1.3 À l'origine, il y avait deux déclarations distinctes: 1) la *Déclaration du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroports* (Doc. 7806) fut publiée en 1957, à la suite de la Conférence sur les redevances d'aéroports tenue en 1956; 2) la *Déclaration du Conseil aux États contractants sur les redevances d'usage des installations et services de route* (Doc. 7941) fut publiée en 1958 à la suite de la Conférence sur les redevances d'usage des installations et services de route tenue la même année. En 1967, ces deux documents furent combinés en un seul, intitulé *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'usage des aéroports et des installations et services de navigation aérienne de route* (Doc. 8718), à la suite de la Conférence de 1967 sur les redevances d'aéroports et d'installations et services de navigation aérienne de route. Ces *Déclarations* ont été amendées et ont subi des changements mineurs de structure à la suite de la Conférence de 1973 sur l'économie des installations et services de navigation aérienne de route et des aéroports (ERFA), de la Conférence de 1981 sur l'économie des aéroports et des installations et services de route (CARFE), et de la Conférence de 1991 sur la gestion des aéroports et des installations et services de route (CARFM), date à laquelle l'expression «installations et services de navigation aérienne de route», dans le titre, a été remplacée par «installations et services de navigation aérienne».

## 2. Étendue des Déclarations du Conseil

2.1 Les *Déclarations du Conseil* concernent les redevances qui s'appliquent à la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne en vertu des articles 15 et 28 de la *Convention*. À cet égard, comme l'indique l'*Introduction* des Déclarations, les redevances sont perçues pour couvrir les coûts de la fourniture d'installations et de services pour l'aviation civile, alors que les taxes le sont pour procurer des recettes générales aux pouvoirs publics nationaux et locaux, qui seront appliquées hors du secteur aéronautique.

2.2 La position de l'OACI sur certaines questions de taxation figure dans le document intitulé *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc. 8632), que le Conseil a révisé tout récemment en 1999. Vu les propositions formulées dans d'autres enceintes internationales visant à taxer le carburant d'aviation, et la nature spéciale des prélèvements à des fins environnementales, le Conseil a adopté en 1996 une *Résolution du Conseil sur les redevances et taxes environnementales*, qui a été diffusée aux États sous couvert de la lettre AN 1/17.9-97/62 du 11 juin 1997. La question particulière des redevances ou taxes concernant les émissions des moteurs d'aviation relève de la compétence du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil, qui étudie actuellement une gamme d'«options basées sur le marché», y compris les redevances ou taxes, l'échange d'émissions et les accords volontaires. Un rapport sur les conclusions du CAEP sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, lors du quatrième trimestre de 2001. La *Résolution du Conseil sur les redevances et taxes environnementales* ne porte actuellement que sur les redevances et taxes concernant les émissions; les redevances acoustiques font l'objet des *Déclarations du Conseil*. Le Conseil pourrait être en mesure de revoir la structure et la relation des trois textes (y compris la *Politique de l'OACI en matière de taxation*) en ce qui concerne les questions environnementales avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, sur la base des rapports de la Conférence sur l'économie des services de navigation aérienne et du Comité de la protection de l'environnement en aviation sur les questions distinctes en cause.

## 3. Titre des Déclarations du Conseil

3.1 Les *Déclarations du Conseil* figurant dans le Doc. 9082/5 sont essentiellement des déclarations de politique, parallèles à la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* et au contenu de politique de la *Politique et des éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international* (Doc. 9587), plus génériques. Cependant, cela ne ressort pas clairement du titre. C'est pourquoi il est suggéré de remplacer le titre des *Déclarations du Conseil* figurant dans le Doc. 9082/5 par *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et d'installations et services de navigation aérienne* (Doc. 9082/6).

## 4. Fusion des introductions

4.1 Chaque Déclaration du Conseil (à savoir celle qui concerne les redevances d'aéroport et celle qui concerne les redevances des services de navigation aérienne) contient actuellement une introduction. De façon générale, chacune d'entre elles porte cependant sur les mêmes questions et exprime les mêmes principes de base sur la façon de savoir comment les questions devraient être traitées. Pour des raisons de concision et de facilité, il est donc suggéré de fusionner ces deux introductions en une seule. L'*Introduction* qui précède actuellement les deux Déclarations à la page 1 du Doc. 9082/5, qui est une description de nature historique, serait maintenue mais réintitulée *Préface*.

## 5. Principes de base du recouvrement des coûts

5.1 Il est nécessaire d'attirer davantage l'attention sur certains principes de base du recouvrement des coûts qui sont communs aux redevances d'aéroport et aux redevances des services de navigation aérienne. Une des grandes raisons en est la croissance rapide des organes ou entités autonomes ou même privatisés intervenant dans l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne dans le courant de la dernière décennie. Avant cela, dans la majorité des États, les aéroports et services de navigation aérienne dépendaient d'un service de l'État, d'ordinaire une administration de l'aviation civile qui était également responsable des activités de réglementation ou de délivrance des licences des gouvernements et, de façon générale, de l'application des politiques et principes de l'OACI. Cependant, comme tellement d'États ont confié l'exploitation de leurs aéroports et de leurs services de navigation aérienne à des organes autonomes distincts qui ne sont peut-être pas très sensibles aux pratiques recommandées de l'OACI, il est peut-être nécessaire de mieux faire connaître certains principes de base du recouvrement des coûts. Cela permettrait non seulement de signaler aux fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne l'existence de ces principes, mais aussi d'aider les organes de réglementation à définir leurs propres fonctions et à en établir les priorités.

5.2 Une liste de ces principes de base du recouvrement des coûts, applicables aux aéroports comme aux services de navigation aérienne, serait présentée dans le nouveau document de politique de l'OACI dans une section distincte intitulée «Principes de base du recouvrement des coûts», immédiatement après l'introduction refondue. Pour choisir et identifier les principes concernés, il faut veiller à ne se centrer que sur ceux qui sont d'une importance primordiale et qui sont communs aux aéroports et aux services de navigation aérienne, de façon que les mesures à prendre puissent se centrer sur la promotion de leur application mondiale.

5.3 Sous réserve de leur appui continu par la Conférence au titre du point 5.2 de l'ordre du jour (Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI), ces principes de base pourraient être les suivants:

- a) les redevances seront basées sur les coûts des installations et services prévus et mis en œuvre dans le cadre du ou des plans de navigation aérienne régionaux de l'OACI en question;
- b) aucune redevance ne sera perçue pour des installations ou services qui ne sont pas encore opérationnels;
- c) les recettes provenant des redevances imputées à l'aviation civile internationale ne seront utilisées que pour couvrir les coûts de la fourniture d'installations et de services pour l'aviation civile internationale;
- d) les recettes provenant d'autres sources que les redevances imputées au trafic aérien seront prises en compte avant que l'assiette desdites redevances ne soit déterminée;
- e) les aéroports et les services de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs pour contribuer aux immobilisations nécessaires;
- f) les usagers seront consultés avant que des changements importants ne soient apportés aux systèmes de redevances ou aux niveaux des redevances.

## 6. Plan général

6.1 L'Appendice indique le plan général du nouveau document proposé. La *Politique propre aux redevances d'aéroport* et la *Politique propre aux redevances de services de navigation aérienne* resteraient séparées étant donné qu'elles concernent deux secteurs distincts de l'infrastructure de l'aviation. Différentes équipes de gestion appelant différents domaines d'expertise sont concernées dans la plupart des cas et ont indiqué une claire préférence pour la séparation des orientations de politique de l'OACI particulières à ces deux domaines. Les éléments des deux *Déclarations du Conseil* actuelles, sur les redevances d'aéroport et les redevances de services de navigation aérienne respectivement, qui n'ont pas été englobés dans la nouvelle section sur les *Principes de base du recouvrement des coûts*, conserveraient essentiellement leur contenu actuel (incorporant bien entendu les amendements et modifications de forme auxquels pourront donner lieu les recommandations et conclusions de la Conférence et les faits nouveaux). On envisagerait cependant de réviser leurs présentations à certains égards pour plus de clarté et de transparence. Le nouveau document définitif serait évidemment examiné en profondeur par le Comité du transport aérien avant qu'il ne soit recommandé au Conseil de l'approuver.

## 7. Suivi de la mise en œuvre

7.1 Sur la base des développements récents dans la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne dont il est question au § 5.1, ainsi que des caractéristiques monopolistiques inhérentes des aéroports et des services de navigation aérienne et de la nécessité de maintenir l'équilibre entre l'intérêt des fournisseurs et des usagers des services d'aéroport et de navigation aérienne, il semble approprié d'examiner le statut des politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. En particulier, il semble y avoir une nécessité fondamentale et croissante d'un retour d'information à l'OACI et d'une diffusion aux États et aux autres parties intéressées de renseignements sur la mise en œuvre des orientations de politique. Cela pourrait être fait grâce à l'application d'une procédure semblable à celle qui est déjà suivie pour la *Politique de l'OACI sur l'imposition dans le domaine du transport aérien international* (c'est-à-dire, une lettre demandant aux États des renseignements sur la mise en œuvre des politiques, suivie de la publication d'un supplément au document). Les renseignements reçus par l'OACI seraient ainsi publiés et transmis aux États contractants. Il est suggéré d'introduire cette pratique au moins en ce qui concerne les principes de base du recouvrement des coûts applicables aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne dont il est question au § 5.3.

## 8. Suite à donner par la Conférence

8.1 La Conférence est invitée:

- a) à convenir que les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* soient réintitulées *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (voir § 3.1);
- b) à convenir que l'introduction de chacune des deux *Déclarations* soit refondue en une seule dans le nouveau document (voir § 4.1);

- c) à convenir qu'une nouvelle section indiquant les principes de base du recouvrement des coûts soit insérée dans le nouveau document (voir les § 5.1 à 5.3);
- d) à noter la nouvelle présentation révisée proposée pour le nouveau document de politique (voir le § 6.1 et l'Appendice);
- e) à convenir que les États devraient notifier l'OACI de l'application des principes de base du recouvrement des coûts de l'Organisation, et à envisager si cette notification devrait également s'étendre à la politique propre aux aéroports et aux services de navigation aérienne respectivement (voir §7.1).

-----

**APPENDICE**

**STRUCTURE PROPOSÉE DU DOCUMENT  
CONCERNANT LA POLITIQUE DE L'OACI SUR LES REDEVANCES  
D'AÉROPORT ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (Doc. 9082/6)**

PRÉFACE

INTRODUCTION

PRINCIPES DE BASE DU RECOUVREMENT DES COÛTS

POLITIQUE PROPRE AUX REDEVANCES D'AÉROPORT

POLITIQUE PROPRE AUX REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION  
AÉRIENNE

APPENDICE 1 GUIDE SUR LES INSTALLATIONS ET SERVICES À PRENDRE  
EN COMPTE DANS LA DÉTERMINATION DES COÛTS DES  
AÉROPORTS

APPENDICE 2 GUIDE SUR LES INSTALLATIONS ET SERVICES À PRENDRE  
EN COMPTE DANS LA DÉTERMINATION DU TOTAL DES  
COÛTS DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

APPENDICE 3 GLOSSAIRE

Supplément devant inclure les renseignements reçus des États quant à leur position sur la *Politique* (au moins en ce qui concerne les principes de base du recouvrement des coûts).

– FIN –