

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 2 de
l'ordre du jour: Questions organisationnelles**

**Point 5.2.2 de
l'ordre du jour: Principes relatifs aux redevances des services de navigation aérienne**

INITIATIVES DE COOPÉRATION INTERNATIONALE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note souligne l'importance des initiatives de coopération internationale pour la fourniture de services de navigation aérienne, décrit les différentes formes que prennent de telles initiatives et examine le rôle éventuel que pourrait jouer l'OACI. La suite proposée à la conférence figure au paragraphe 5.1.

1. ÉLÉMENTS D'INFORMATION

1.1 En raison des grands progrès technologiques et de la croissance rapide du trafic, la coopération internationale dans de nombreux domaines de l'aviation civile, de souhaitable qu'elle était, est maintenant devenue essentielle. Au paragraphe 27 du Doc 9082/5*, intitulé *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, le Conseil «encourage la coopération internationale dans la fourniture et l'exploitation des services de navigation aérienne, lorsque cela est dans l'intérêt des fournisseurs et des usagers concernés».

1.2 La Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (Rio de Janeiro, 1998) a adopté plusieurs recommandations tendant à promouvoir la coopération entre les États pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et la fourniture des services de navigation aérienne en général. En ce qui concerne plus particulièrement le recouvrement des coûts, l'Assemblée de l'OACI, à l'Appendice F de sa Résolution A32-17, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, «prie instamment les États contractants de coopérer de façon active au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne».

* Dans la note ANSCConf-WP/4, le Secrétariat propose de réintituler ce document *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

2. NÉCESSITÉ ET AMPLEUR DE LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

2.1 Compte tenu des problèmes d'encombrement et des retards que l'on connaît dans de nombreuses régions ainsi que de l'augmentation de 50 % des mouvements globaux prévue d'ici 10 à 15 ans (voir la note ANSCConf-WP/13), des investissements importants seront nécessaires dans les aéroports ainsi que dans les systèmes de services de navigation aérienne. Dans certains cas, les investissements requis dans les services de navigation aérienne seront d'une telle ampleur qu'il ne sera pas possible ni réalisable pour la grande majorité des États d'en assurer seuls le financement. En raison de l'importance des investissements qu'ils nécessitent et de la capacité qu'ils offrent, les principaux éléments des systèmes CNS/ATM constituent des exemples types d'installations et de services où la coopération internationale est indispensable si l'on veut tirer de ces systèmes les importants avantages qu'ils offrent.

2.2 La mise en œuvre des éléments des systèmes CNS/ATM et d'autres techniques de pointe offre la possibilité d'accroître la capacité des centres de contrôle régionaux (ACC) dans de nombreuses régions du monde et en particulier en haute mer. Il sera ainsi possible, notamment des points de vue technique et économique, de fusionner un grand nombre de régions d'informations de vol en une seule région de gestion de la circulation aérienne et de réduire en conséquence le nombre d'ACC. La coopération pourrait également s'étendre à la planification, à la recherche et au développement, à la formation, à l'appui technique, aux services météorologiques pour la navigation aérienne (MET) et aux services d'information aéronautique (AIS).

2.3 On s'est inquiété des incidences que pourrait avoir une telle évolution sur le recouvrement des coûts, puisque même sans ACC, un État pourrait devoir encore assumer des coûts associés à la fourniture de services de navigation aérienne au trafic de survol et, pendant la phase en route, aux aéronefs qui atterrissent sur son territoire ou en décollent (par exemple les liaisons de communication avec un ou plusieurs ACC et les coûts MET). Toutefois, l'État pourrait continuer de recouvrer ces coûts par voie de coopération ou d'accords conclus avec l'entité responsable de l'ACC desservant la région de gestion de la circulation aérienne à laquelle il appartient. Cette entité pourrait être un autre État, une entreprise conjointe regroupant quelques États ou encore un organisme régional ou international.

2.4 Les initiatives de coopération internationale pour la fourniture de services de navigation aérienne sont normalement très rentables pour les États fournisseurs comme pour les utilisateurs et, dans certains cas, elles constituent la seule façon de mettre en œuvre des installations et services coûteux offrant une capacité qui dépasse les besoins des États pris individuellement. En coopérant à la fourniture de ces installations ou services, les États concernés sont en mesure de fournir des services plus efficaces et moins coûteux que s'ils devaient financer eux-mêmes les installations en question. Nous décrivons dans les paragraphes qui suivent certaines formes que peuvent prendre ces initiatives conjointes ou arrangements de coopération.

3. INITIATIVES DE COOPÉRATION INTERNATIONALE

3.1 Organismes internationaux d'exploitation

3.1.1 Un organisme international d'exploitation est une entité distincte chargée d'assurer des services de navigation aérienne, principalement des installations et services de route, dans une zone définie, au nom de deux ou plusieurs États souverains. Les services qu'assure un tel organisme s'inscrivent généralement dans les catégories suivantes: services de la circulation aérienne, télécommunications aéronautiques, recherches et sauvetage (essentiellement centres de coordination de

sauvetage) et services d'information aéronautique, mais ils peuvent aussi s'étendre aux services météorologiques destinés à la navigation aérienne. Ces organismes sont également responsables du fonctionnement de systèmes de perception des redevances pour les services assurés. Comme exemples d'agences d'exploitation internationales, on peut citer l'ASECNA en Afrique (qui exploite des aéroports ainsi que des services de navigation aérienne), la COCESNA en Amérique centrale et EUROCONTROL en Europe.

3.2 Organismes conjoints de perception des redevances

3.2.1 Un autre moyen efficace, quoique moins exhaustif, qui permet aux États de tirer profit de la coopération pour fournir des services de navigation aérienne, est de participer à l'exploitation d'un organisme multinational de perception des redevances. En effet, les États qui exploitent individuellement des installations de route et qui imposent des redevances pour les services assurés doivent effectuer une comptabilité importante et ont parfois des difficultés à percevoir les redevances lorsqu'il y a un grand nombre de survols.

3.2.2 Ce genre d'organisme perçoit les redevances de services de navigation aérienne de route au nom de tous les États participants, y compris ceux qui sont survolés. L'organisme transfère ensuite à chaque État participant les recettes de redevances perçues en son nom. Aux redevances perçues pour chaque État participant s'ajoute un léger supplément ou pourcentage correspondant à la part des coûts de l'organisme imputable à cet État. Pour que l'organisme soit rentable, plusieurs États doivent y participer. Des organismes distincts peuvent être établis dans différentes régions. Étant donné que les redevances des services de navigation aérienne de route sont une source essentielle de recettes, il importe que les États, seuls ou collectivement, conservent la maîtrise intégrale de la fonction de perception des redevances. (Les initiatives conjointes pour la perception des redevances de services de navigation aérienne sont examinées dans la note ANSCConf-WP/22).

3.3 Installations et services multinationaux

3.3.1 Les installations et services de navigation aérienne multinationaux de l'OACI sont essentiellement des installations ou services inclus dans un plan régional de navigation aérienne de l'OACI, afin de servir à la navigation aérienne internationale dans l'espace aérien qui s'étend au-delà de l'espace aérien servi par un seul État, conformément à ce plan régional de navigation aérienne. Le système mondial de prévisions de zone (WAFS) en est un exemple mondial actuel, tandis que les éléments des systèmes de communication par satellite nécessaires pour mettre en œuvre le concept CNS/ATM et qui sont exploités pour des groupes d'États sont des exemples de futures installations et services multinationaux de navigation aérienne.

3.4 Arrangements de financement collectif

3.4.1 Le concept de financement collectif est fondé sur le fait que certaines installations et certains services de navigation aérienne peuvent être trop onéreux pour qu'un État les exploite et les fournisse à lui seul au bénéfice de l'ensemble de l'aviation civile internationale. Ce fait est reconnu dans la Convention de Chicago, dont le Chapitre XV établit les principes de base du «soutien collectif». Deux accords de financement collectif, l'un avec le Danemark, l'autre avec l'Islande, sont actuellement en vigueur (23 États contractants y adhèrent actuellement). Le concept de financement collectif utilisé pour les accords conclus avec le Danemark et avec l'Islande a également été adopté pour l'administration par l'OACI d'un programme de système de surveillance de tenue d'altitude réalisé conjointement par six États qui assurent les services de navigation aérienne sur l'Atlantique Nord. (On trouvera dans la

note ANSCConf-WP/7 une description plus détaillée du financement collectif et de l'application possible de ce concept à la mise en œuvre des éléments des systèmes CNS/ATM et d'autres installations et services de navigation aérienne.)

3.4.2 Un autre exemple d'arrangement de financement collectif est le Mécanisme d'imputation et de recouvrement des coûts du SADIS (SCAR) élaboré par l'OACI, qui fournit aussi, à la demande des gouvernements concernés, des services administratifs au Groupe administratif de recouvrement des coûts du SADIS pour la Région EUR (ESCRAG). Ce groupe vérifie les coûts du service SADIS et détermine la contribution annuelle que doit verser chaque État participant au programme. Le SADIS sert à distribuer certaines données météorologiques aéronautiques. Le Royaume-Uni exploite le SADIS, qui est actuellement financé à titre volontaire par 14 États (y compris le Royaume-Uni). Les services du SADIS sont reçus par 84 États de la Région Europe, de l'Afrique, du Moyen-Orient et de l'Asie de l'Ouest.

4. CONTRIBUTION ÉVENTUELLE DE L'OACI

4.1 En raison des compétences dont elle dispose et des avis neutres qu'elle peut fournir, l'OACI est bien placée, selon différents organismes, pour servir les États qui cherchent à mettre sur pied des initiatives conjointes en vue de fournir des services de navigation aérienne ou de percevoir des redevances; elle pourrait aussi, si on lui en fait la demande, administrer des mécanismes de recouvrement des coûts pour une installation ou un service multinational. Les coûts d'une telle assistance de l'OACI pourraient être inclus dans l'assiette des redevances perçues pour l'installation ou le service concerné. Le rôle de l'OACI ne serait pas celui d'un exploitant agissant au nom des États, du moins pas à long terme, mais plutôt celui d'un organisateur ou d'un coordonnateur qui se chargerait pour les États de la mise en œuvre du projet conjoint jusqu'à ce qu'il soit entièrement opérationnel. Compte tenu de l'évolution technologique et de la croissance du trafic, il faudra de toute évidence recourir encore davantage aux initiatives conjointes dans les années à venir. Il revient aux États de décider si l'OACI a un rôle à jouer pour les aider à tirer profit de ces initiatives et dans l'affirmative, quel doit être ce rôle.

4.2 En ce qui concerne la politique de l'OACI, il est suggéré d'insérer dans le Doc 9082 un texte qui soulignerait davantage l'importance et la valeur potentielle des initiatives conjointes pour la fourniture des services de navigation aérienne et qui ferait état des formes que prennent le plus souvent de telles initiatives, par exemple celles qui sont mentionnées dans la présente note. En outre, il conviendrait de mentionner que les coûts de l'assistance fournie par l'OACI pour établir et gérer les initiatives conjointes seraient recouverts au moyen des redevances de services de navigation aérienne.

5. DÉCISION DE LA CONFÉRENCE

5.1 La conférence est invitée à prendre note du présent document et:

- a) à examiner le rôle que pourrait jouer l'OACI pour aider les États à établir et à gérer des initiatives conjointes pour la fourniture de services de navigation aérienne;
- b) à décider de recommander au Conseil de développer le texte des Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082 qui encourage la coopération internationale pour la fourniture et l'exploitation des services de navigation aérienne de la manière indiquée au paragraphe 4.2 ci-dessus.

