

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 4 de l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note porte sur la réglementation économique des services d'aéroport et de navigation aérienne. On y trouvera les réponses à une enquête menée auprès des États au sujet de leurs pratiques dans ce domaine. La note indique d'autre part quels sont les objectifs d'une réglementation économique, analyse le fonctionnement d'un mécanisme de réglementation et finalement envisage de possibles contributions supplémentaires de la part de l'OACI sur le plan de la politique et des orientations pratiques. La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 5.1.

1. Contexte

1.1 L'organisation de la majorité des aéroports internationaux et services de navigation aérienne a connu des changements radicaux depuis les deux dernières décennies. Tout d'abord, les administrations nationales se sont trouvées dans l'obligation de débloquer des fonds pour faire face aux importants investissements nécessaires pour les aéroports et les services de navigation aérienne, en vue de les adapter à l'expansion rapide du trafic tout en maintenant de hauts niveaux de sécurité. Deuxièmement, la croissance du trafic a permis à un beaucoup plus grand nombre d'aéroports et de services de navigation aérienne de devenir financièrement viables. Par suite, de nombreuses administrations nationales ont été amenées à transférer les activités (et dans certains cas la propriété) des aéroports et des services de navigation aérienne à des organismes autonomes sur le plan financier. Simultanément, l'établissement d'organes financièrement autonomes peut être considéré comme le principal facteur qui a permis d'améliorer la situation financière des aéroports et des services de

navigation aérienne. Dans de nombreux pays, cette évolution a fait naître la nécessité de mettre en place une réglementation économique spécifique pour les aéroports et services de navigation aérienne, ou de changer la réglementation existante.

1.2 Les transporteurs aériens, principaux usagers des aéroports et des services de navigation aérienne (et normalement la principale source de revenus) ont généralement réalisé de faibles bénéfices au cours de ces dernières décennies. Par ailleurs, les aéroports et services de navigation aérienne n'ont pas été rentables en général. Une amélioration marquée des finances des fournisseurs de services a été enregistrée au cours de la dernière décennie, alors que le nombre des aéroports et services de navigation aérienne ayant un bilan positif a beaucoup augmenté; les grands aéroports internationaux du monde ont en général été rentables. En revanche, un très grand nombre (la majorité des aéroports déclarés ouverts à l'aviation civile internationale) n'ont pas bénéficié de cette tendance et la majorité des services de navigation aérienne ne recouvrent toujours pas la totalité de leurs dépenses.

2. Mécanismes de réglementation

2.1 Établissement des redevances de trafic aérien

2.1.1 Dans un questionnaire diffusé avant la Conférence (publié en appendice à la lettre SR 167/1-99/80, en date du 6 août 1999) les États étaient invités à décrire leurs méthodes de réglementation. L'Appendice A résume les méthodes utilisées par 76 États pour déterminer les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. Les redevances d'aéroport dans 43 États et les redevances de services de navigation aérienne dans 41 États sont établies par les fournisseurs des services d'aéroport et de navigation aérienne, avec l'approbation des pouvoirs publics. Les redevances d'aéroport sont établies directement par les administrations nationales dans 21 États et les redevances de navigation aérienne dans 20 États. Le fournisseur de services détermine indépendamment les redevances d'aéroport dans 12 États et les redevances de services de navigation aérienne dans 11 États. En résumé, dans la majorité des États, les redevances sont déterminées par l'administration nationale ou établies avec l'approbation de l'administration publique.

2.2 Principaux déterminants des redevances d'aéroport et de navigation aérienne

2.2.1 Les États étaient invités à indiquer les principaux déterminants utilisés pour établir les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. Ces déterminants comprenaient les points suivants: redevances établies en fonction des prix de revient; comptabilité transparente indiquant clairement les sources de revenus et les catégories de dépenses; consultation obligatoire avec les usagers; observation de la politique de l'OACI en matière de recouvrement des coûts; facteurs intergouvernementaux (c'est-à-dire obligations résultant d'accords de services aériens bilatéraux et d'accords régionaux sur la politique de réglementation). La multiplicité des déterminants avait été prévue et elle s'est manifestée dans les réponses des États.

2.2.2 L'Appendice B montre que parmi les 75 États qui ont répondu au questionnaire, 39 ont indiqué que les redevances aéroportuaires étaient établies en fonction des prix de revient et 50 ont répondu que leurs redevances de services de navigation aérienne étaient établies en fonction des prix de revient. Trente-huit États ont confirmé qu'ils suivaient la politique de recouvrement des coûts de l'OACI pour l'établissement des redevances d'aéroport et 47 pour les services de navigation aérienne. La majorité des États qui ont indiqué que leurs redevances étaient établies en fonction des prix de revient ont également répondu qu'ils suivaient la politique de recouvrement des coûts de l'OACI (21 sur 39 pour les aéroports, 37 sur 50 pour les services de navigation aérienne). On notera que l'application des deux déterminants

décrits ci-dessus n'est pas aussi fréquente en ce qui concerne les aéroports que dans le domaine des services de navigation aérienne. La raison en est probablement que les organes autonomes et la privatisation ont été une caractéristique de l'exploitation aéroportuaire dans un beaucoup plus grand nombre de cas et sur une plus longue période de temps que dans le cas des services de navigation aérienne.

2.2.3 Trente-quatre États ont indiqué qu'ils appliquaient un système de comptabilité transparent pour leurs aéroports et le même nombre d'États, mais pas toujours les mêmes, ont indiqué qu'ils le faisaient pour les services de navigation aérienne. Quant aux consultations obligatoires avec les usagers, 30 États ont répondu qu'ils employaient ce système pour établir les redevances d'aéroport et 34 États pour établir les redevances des services de navigation aérienne. Seuls 10 États ont cité les facteurs intergouvernementaux comme l'un des principaux déterminants de l'établissement des redevances aéroportuaires et 11 États ont cité ces facteurs pour l'établissement des redevances de services de navigation aérienne. Parmi les autres méthodes utilisées, on peut citer un «prix plafond» pour les redevances perçues; deux États ont cité les principes appliqués par l'organisme international d'exploitation assurant les services de navigation aérienne en leur nom.

2.3 Dispositions réglementaires spécifiques

2.3.1 Les États étaient invités à indiquer s'ils appliquaient des dispositions réglementaires spécifiques, ou s'ils avaient l'intention d'en adopter, pour les aéroports et les services de navigation aérienne en ce qui concerne les abus de monopole et, pour les aéroports seulement, les arrangements de services d'escale. Les réponses reçues de 42 États sont résumées à l'Appendice C qui donne quelques détails sur ces dispositions.

2.3.2 Sur les 43 États qui ont répondu à ces questions en ce qui concerne les aéroports, 20 ont confirmé qu'ils avaient déjà des dispositions réglementaires spécifiques au sujet des abus de monopole, alors que 11 prévoyaient en adopter. En ce qui concerne les services de navigation aérienne, 18 États ont fait savoir qu'ils avaient adopté des dispositions réglementaires en ce qui concerne les abus de monopole et trois États ont signalé qu'ils prévoyaient introduire de telles dispositions. Les réponses indiquent que dans les États où les services aéroportuaires, en particulier, et les services de navigation aérienne sont indépendants de l'administration nationale, cette tendance a conduit à l'introduction de dispositions réglementaires visant à prévenir les abus de monopole.

2.3.3 En ce qui concerne les dispositions réglementaires pour les arrangements de services d'escale aux aéroports, 21 États ont indiqué qu'elles étaient déjà en vigueur et 13 États ont répondu qu'ils se préparaient à les adopter. Certains États d'Europe ont fait mention de l'application des directives de l'Union européenne pour les arrangements de services d'escale sur leurs aéroports. Selon une observation d'intérêt général, il semblerait qu'un nombre croissant d'États ouvrent les services d'escale à la concurrence.

2.3.4 L'enquête permet de tirer deux observations générales. Tout d'abord, il faut noter la grande diversité, aussi bien économique que géographique, des États qui ont répondu et qui appliquaient une réglementation économique; deuxièmement, la réglementation économique est utilisée dans un certain nombre de cas lorsque les aéroports ou les services de navigation aérienne de l'État en cause ne sont pas exploités par un organisme financièrement autonome.

3. Contrôle de la réglementation économique

3.1 Comme il a déjà été dit, lorsque les administrations nationales ont cessé de participer directement à l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne (généralement par le biais de directions de l'aviation civile) pour en charger des organes autonomes distincts des DGCA, elles l'ont généralement fait en s'attendant à ce que l'organe autonome devienne financièrement autosuffisant, ou même en lui donnant le mandat de le devenir. Dans certains cas, il semblerait qu'on ait moins conscience de la nécessité d'assurer que, par exemple, les méthodes de perception des redevances sont conformes aux politiques et principes de l'OACI, faisant perdre de vue le fait qu'il s'agissait là d'une obligation. Compte tenu des caractéristiques monopolistiques des aéroports et des services de navigation aérienne qui les mettent à l'abri dans une certaine mesure des effets correctifs des forces du marché qui se manifestent lorsqu'il existe une concurrence, dans un plus grand nombre de cas, la nécessité d'un code de réglementation et d'un organisme indépendant de surveillance pour s'assurer que les intérêts des usagers ainsi que ceux des aéroports ou des services de navigation aérienne, ainsi que de l'économie nationale, sont renforcés ou au moins protégés et que les obligations internationales sont remplies. Il s'agit là de responsabilités dont seul l'État peut s'acquitter.

3.2 L'aspect monopolistique des aéroports et des services de navigation aérienne a toujours été une source de préoccupation pour leurs principaux usagers, à savoir les transporteurs aériens. Ces préoccupations ont augmenté lorsque les aéroports sont devenus des organes financièrement autonomes qui ne sont plus placés sous l'administration directe des pouvoirs publics qui ont dû prendre aussi en considération ces responsabilités sur le plan du développement de l'ensemble de l'économie nationale. On s'est donc efforcé d'assurer dans la mesure du possible un équilibre entre les intérêts des usagers et ceux des fournisseurs de services d'infrastructure aéronautique. Le maintien d'un tel équilibre est spécifiquement recommandé dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne** (Doc 9082/5), paragraphes 9 et 29, dans le contexte de l'établissement des redevances.

3.3 Sans parler des questions de technique, de sécurité et de sûreté, les préoccupations des compagnies aériennes à l'égard des aéroports et des services de navigation aérienne, particulièrement lorsqu'ils sont exploités comme des organismes financièrement autonomes, portent sur les points suivants:

- redevances excessives pour les services fournis, sans rapport avec les prix de revient;
- absence de transparence, en particulier en ce qui concerne les recettes et les dépenses;
- inefficacité des services aéroportuaires;
- manque d'uniformité des normes de service;
- retard dans les nouveaux investissements nécessaires pour tenir compte de la croissance du trafic;
- refus d'accès.

* Dans la note ANSCConf-WP/4, le Secrétariat propose de remplacer le titre actuel du document par *Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

Naturellement, aucun des ces points ne devrait être pris isolément, car nombre d'entre eux sont liés, comme par exemple les retards dans les investissements qui peuvent entraîner un refus d'accès. Les retards dans les investissements d'infrastructure ont fait craindre qu'avec la privatisation, dans le cadre de laquelle un aéroport pourrait être absorbé par une grande société de holding, un autre risque se présente, à savoir que les recettes de l'aéroport pourraient être détournées vers d'autres entreprises contrôlées par la société de holding dont les activités pourraient n'avoir aucun rapport avec les activités aéroportuaires ou même avec le transport aérien. Depuis que les administrations nationales ont pris leurs distances par rapport à la prestation des services, on demande de plus en plus que soient institués des organismes indépendants de réglementation. Ces organismes auraient le pouvoir d'examiner les bilans des aéroports et des services de navigation aérienne, en plus de servir de tribunal devant lequel les usagers pourraient faire appel s'ils ont des raisons de croire qu'ils font l'objet d'un abus de monopole ou d'autres pratiques inéquitables (voir ANSCConf-WP/12, «Consultation préalable et traitement des plaintes»).

3.4 Il faut cependant veiller à ce que l'organisme de réglementation ne soit pas confronté à des appels sans fondement, étant donné que le but poursuivi devrait être de promouvoir l'efficacité et la rentabilité des aéroports et des services de navigation aérienne. Pour éviter ce problème, la réglementation économique pourrait spécifier que les organes autonomes exploitant des aéroports ou des services de navigation aérienne doivent être autorisés par l'administration nationale. Pour être autorisés, ces organismes devraient garantir par exemple la transparence complète des recettes et dépenses, de même que la communication de ces données aux usagers sur demande.

3.5 Jusqu'à présent, les organes chargés de la réglementation économique ont généralement été considérés dans un contexte national, comme des établissements nationaux. L'expertise qu'ils réclament n'est pas seulement une question de connaissance; elle suppose également une longue expérience de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, une denrée rare. La pénurie des ressources et les économies potentielles sur les frais d'administration sont des arguments de poids qui militent en faveur de l'établissement d'organismes de réglementation sous-régionaux ou régionaux desservant un groupe d'États. Ce résultat pourrait être obtenu en prenant comme point de départ la réglementation des différents États, ou encore les États pourraient convenir d'une approche régionale sur le plan de la réglementation, applicable à tous les États en cause, qui présenterait les avantages supplémentaires d'être transparente, cohérente et équitable.

3.6 Mais il ne s'ensuit pas nécessairement qu'un mécanisme distinct de surveillance et de réglementation de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne doit être établi dans chaque cas. Cette fonction peut fort bien continuer à être exécutée de façon satisfaisante, par exemple dans le cadre d'un élargissement des responsabilités d'une direction de l'aviation civile ou d'un ministère. Cependant, un tel mécanisme risque davantage d'être nécessaire, principalement pour contrer les abus éventuels de monopole, lorsque l'administration nationale ne participe pas à l'exploitation des aéroports ou des services de navigation aérienne, mais a confié cette responsabilité à un organisme financièrement autonome ou à l'entreprise privée.

3.7 En revanche, un État contractant, même s'il le voulait, ne pourrait donner une totale indépendance aux exploitants de ses aéroports et de ses services de navigation aérienne. Une des raisons en est qu'en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), les États contractants sont chargés de certaines responsabilités fondamentales qu'ils ne peuvent pas déléguer. Par exemple, en vertu de l'article 28, c'est l'État contractant et non les services d'aéroport ou de navigation aérienne qui est responsable de veiller à la conformité avec les normes relatives aux installations et services fournis, responsabilité que l'État ne peut déléguer à un organisme autonome ou privé. De même, les États ont contracté des obligations dans le cadre d'accords de services aériens; là

encore, l'État est seul responsable de l'observation des stipulations portant par exemple sur l'accès à certains aéroports. Mais la responsabilité première de l'État est d'offrir une protection contre les abus de monopole qui ont un effet négatif sur les exploitants d'aéronefs, les passagers et les expéditeurs, abus qui peuvent avoir un effet négatif sur l'économie nationale dans son ensemble.

3.8 En prenant ces facteurs en considération, les fonctions d'un organe de réglementation économique indépendant établi pour surveiller les activités des aéroports et des services de navigation aérienne pourraient notamment comprendre les éléments suivants:

- l'organe indépendant devrait veiller à ce que la situation de monopole ne puisse servir à demander des redevances excessives pour les services assurés et à ce que la rémunération des capitaux investis soit maintenue à un niveau raisonnable;
- l'organe devrait veiller à la transparence des coûts et de leur recouvrement, en mettant en place des systèmes permettant l'identification des coûts et recettes réels;
- l'organe devrait s'assurer que toutes les obligations et responsabilités de l'État en vertu de la Convention de Chicago et de ses Annexes, ainsi que dans le cadre d'autres accords, notamment des accords de services aériens, auxquels l'État est partie sont observés;
- l'organe devrait assurer l'observation des principes de recouvrement des coûts de l'OACI figurant dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082);
- l'organe devrait assurer que la qualité et l'efficacité des services fournis soient maintenues à des niveaux acceptables et utiliser des moyens appropriés pour mesurer les résultats et la productivité;
- l'organe devrait s'assurer que l'attention voulue est accordée aux besoins en investissements d'infrastructure et aux capitaux en cause, ainsi qu'aux recettes ou autres sources de revenus que le fournisseur de services a l'intention de donner en garantie afin d'emprunter les capitaux nécessaires pour financer ces investissements;
- l'organe devrait participer, en qualité d'observateur et là où cet arrangement serait nécessaire, dans le processus de consultation avec les usagers.

4. Rôle d'orientation de l'OACI

4.1 Considérant les questions analysées dans la présente note, il pourrait être souhaitable que l'OACI fournisse des indications complémentaires dans le domaine de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne. Il s'agit ici d'orientations de politique qui pourraient figurer dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082/5) et d'indications supplémentaires.

4.2 Les orientations de politique consisteraient à insérer un nouveau paragraphe dans l'introduction des Déclarations du Conseil, comme suit:

Lorsque nécessaire, et en particulier lorsque des organes autonomes financièrement ont été établis pour exploiter des aéroports ou des services de navigation aérienne, un État peut considérer, individuellement ou en coopération avec d'autres États, l'établissement d'un organe indépendant de réglementation économique pour surveiller les pratiques financières des aéroports et des services de navigation aérienne. L'organe de réglementation devrait avoir le pouvoir d'intervenir lorsque nécessaire. Les fonctions dont serait chargé l'organe de réglementation devaient comprendre les points suivants:

- empêcher les redevances excessives et les autres pratiques monopolistiques;
- assurer la transparence ainsi que la disponibilité et la présentation de toutes les données financières requises pour déterminer la base des redevances;
- évaluer l'efficacité des activités des fournisseurs;
- suivre les normes de qualité des fournisseurs de services;
- surveiller les investissements prévus en fonction des prévisions de trafic.

4.3 Des indications supplémentaires mettraient l'accent sur l'établissement de l'organe de réglementation et d'un mécanisme de réglementation inspirés des principes évoqués dans la présente note. Ces orientations pourraient, au moins en partie, trouver leur place dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3).

4.4 En plus d'établir des principes fondamentaux d'équité applicables aux redevances, l'article 15 de la Convention de Chicago précise que toutes les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne «sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés.» Les redevances communiquées à l'OACI sont publiées dans le *Répertoire des tarifs d'aéroport et des redevances de navigation aérienne* (Doc 7100) qui est mis à jour tous les ans. Dans le cadre du processus de mise à jour, si le Secrétariat observe une infraction apparente aux principes d'équité énoncés dans l'article 15, il attire l'attention de l'État concerné. Cependant, aucune analyse systématique et exhaustive n'est actuellement menée pour suivre l'application de l'article 15 ou les indications de politique des Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082/5. En ce qui concerne les préoccupations dont les redevances font l'objet, en vertu de l'article 15, comme il est indiqué plus haut, le rôle de l'OACI se limite à entendre les représentations faites par les États (et non directement par les usagers) devant le Conseil, mécanisme qui n'est pas utilisé et qui ne devrait pas l'être davantage à l'avenir (voir ANSCConf-WP/12, «Consultation préalable et traitement des plaintes»). Simultanément, avec l'autonomie croissante des fournisseurs de services, la Conférence pourrait souhaiter envisager s'il peut être nécessaire que l'OACI joue un rôle élargi dans ce domaine, particulièrement dans le cas de l'espace aérien en haute mer où la responsabilité des services de navigation aérienne a été confiée par l'OACI à différents États.

5. **Décision de la Conférence**

5.1 La Conférence est invitée à prendre note du présent exposé et:

- a) convient de recommander au Conseil que:
 - 1) un texte inspiré du paragraphe 4.2 ci-dessus soit inséré dans les Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082;
 - 2) des éléments indicatifs supplémentaires sur la réglementation économique soient ajoutés dans les manuels ou autres documents appropriés (voir paragraphe 4.3 ci-dessus);
- b) de déterminer si l'OACI devrait jouer un rôle élargi ou un rôle d'orientation dans le domaine de la réglementation économique des services d'aéroport et de navigation aérienne (voir en particulier le paragraphe 4.4 ci-dessus).

APPENDICE A

ÉTABLISSEMENT DES REDEVANCES AÉRONAUTIQUES

Région	Fournisseur indépendant	Fournisseur avec l'approbation de l'administration	Administration nationale
<i>Asie et Pacifique (11 États)</i>			
Redevances aéroportuaires	1	8	2
Redevances ANS	2	6	2
<i>Moyen-Orient (8 États)</i>		5	3
Redevances aéroportuaires		5	3
Redevances ANS			
<i>Afrique (18 États)</i>	2	10	5
Redevances aéroportuaires	2	10	3
Redevances ANS			
<i>Europe (30 États)</i>	7	18	5
Redevances aéroportuaires	6	19	5
Redevances ANS			
<i>Amérique du Nord (2 États)</i>	2		
Redevances aéroportuaires	1		1
Redevances ANS			
<i>Amérique centrale/Amérique du Sud/Caraïbes (7 États)</i>		2	6
Redevances aéroportuaires		1	6
Redevances ANS			
Total* (76 États)			
Redevances aéroportuaires	12	43	21
Redevances ANS	11	41	20

* D'après les renseignements reçus des États suivants:

<i>Asie/Pacifique:</i>	Australie, Bangladesh, Chine (SAR Hong-Kong), Maldives, Nouvelle- Zélande, Ouzbékistan, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Turkménistan, Viet Nam;
<i>Moyen-Orient:</i>	Arabie saoudite, Bahreïn, Iran, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Qatar;
<i>Afrique:</i>	Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Burkina Faso, Égypte, Érythrée, Gambie, Ghana, Kenya, Maurice, Namibie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Swaziland, Tunisie, Zimbabwe;
<i>Europe:</i>	Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Irlande, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Malte, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine;
<i>Amérique du Nord:</i>	Canada, États-Unis;
<i>Amérique centrale/Amérique du Sud/Caraïbes:</i>	Barbade, Bolivie, Brésil, Costa Rica, Équateur, Mexique, Saint-Vincent-et-les Grenadines

APPENDICE B

PRINCIPAUX DÉTERMINANTS DES REDEVANCES

Région	Prix de revient	Comptabilité transparente	Consultation obligatoire des usagers	Politique OACI de recouvrement des coûts	Facteurs intergouvernementaux	Divers
Asie et Pacifique (11 États)						
Redevances aéroportuaires	7	6	4	5		3
Redevances ANS	6	5	5	7		1
Moyen-Orient (8 États)						
Redevances aéroportuaires	5	3	3	6		1
Redevances ANS	4	2	4	5	1	
Afrique (18 États)						
Redevances aéroportuaires	9	6	7	10		1
Redevances ANS	9	5	8	11	1	1
Europe (30 États)						
Redevances aéroportuaires	12	14	12	14	6	2
Redevances ANS	25	18	14	19	6	3
Amérique du Nord (2 États)						
Redevances aéroportuaires	2	2	2		1	
Redevances ANS	2	2	2	2	2	
Amérique centrale/Amérique du Sud/Caraïbes (6 États)						
Redevances aéroportuaires	4	3	2	3	3	
Redevances ANS	4	2	1	3	1	
Total* (75 États)						
Redevances aéroportuaires	39	34	30	38	10	7
Redevances ANS	50	34	34	47	11	5

* D'après les renseignements reçus des États suivants:

- Asie/Pacifique:** Australie, Bangladesh, Chine (SAR Hong Kong), Maladies, Nouvelle- Zélande, Ouzbékistan, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Turkménistan, Viet Nam;
- Moyen-Orient:** Arabie saoudite, Bahreïn, Iran, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Qatar;
- Afrique:** Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Burkina Faso, Égypte, Érythrée, Gambie, Ghana, Kenya, Maurice, Namibie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, SAR Tomé-et-Principe, Sénégal, Swaziland, Tunisie, Zimbabwe;
- Europe:** Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Irlande, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Malte, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine;
- Amérique du Nord:** Canada, États-Unis;
- Amérique centrale/Amérique du Sud/Caraïbes:** Barbade, Brésil, Costa Rica, Équateur, Mexique, Saint-Vincent et-les Grenadines

APPENDICE C

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES PARTICULIÈRES*

État	Abus de monopole				Services d'escale	
	Aéroports		Services de navigation aérienne		Aéroports	
	En service	Prévus	En service	Prévus	En service	Prévus
1	2	3	4	5	6	7
<i>Asie et Pacifique</i>						
AUSTRALIE	1		1			
BANGLADESH		1				1
MALDIVES					1	1
NOUVELLE-ZÉLANDE		1				1
OUSZBÉKISTAN			1			
Total partiel Asie et Pacifique	1	2	2	0	1	3
<i>Moyen-Orient</i>						
IRAN		1			1	
JORDANIE		1				1
KOWEÏT						1
OMAN					1	
Total partiel Moyen-Orient	0	2	0	0	2	2
<i>Afrique</i>						
AFRIQUE DU SUD	1		1			
BURKINA FASO	1					1
ÉRYTHRÉE		1		1		
GAMBIE	1		1		1	
GHANA						
KENYA	1		1			
MAURICE	1				1	
NAMIBIE		1		1		1
RÉP.-UNIE DE TANZANIE	1		1			1
SÉNÉGAL					1	
ZIMBAZBWE	1		1		1	
Total partiel Afrique	7	2	5	2	4	3
<i>Europe</i>						
BELGIQUE		1	1		1	
FÉDÉRATION DE RUSSIE	1		1		1	
FINLANDE	1		1			
FRANCE	1					
GÉORGIE		1	1		1	

État	Abus de monopole				Services d'escale	
	Aéroports		Services de navigation aérienne		Aéroports	
	En service	Prévus	En service	Prévus	En service	Prévus
1	2	3	4	5	6	7
GRÈCE					1	
ISLANDE					1	1
L'EX-RÉP. YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE		1	1		1	1
MALTE	1					1
PAYS-BAS		1				1
RÉP. DE MOLDOVA	1		1			1
ROUMANIE						
ROYAUME-UNI	1			1		
SLOVAQUIE		1			1	
SUÈDE					1	
SUISSE					1	
TURQUIE	1				1	
UKRAINE			1		1	
Total partiel Europe	7	5	7	1	11	5
<i>Amérique du Nord</i>						
CANADA	1		1			
ÉTATS-UNIS	1				1	
Total partiel Amérique du Nord	2	0	1	0	1	0
<i>Amérique centrale/ Amérique du Sud/ Caraïbes</i>						
COSTA RICA	1		1			
ÉQUATEUR	1		1		1	
MEXIQUE	1		1		1	
Total partiel Amérique centrale/ Amérique du Sud/Caraïbes	3	0	3	0	2	0
TOTAL	20	11	18	3	21	13

* Voir aussi «Dispositions détaillées» dans le présent appendice

Appendice C

NOTES

Dispositions détaillées¹

AFRIQUE DU SUD

- 2, 4 «Un comité de régulation indépendant supervise les affaires des aéroports et des services de navigation aérienne. Ses membres sont nommés par le ministre des Transports.»

AUSTRALIE

- 2 «La Competition and Consumer Commission d'Australie procède à des évaluations et donne des directives en vertu de la loi (Prices Surveillance Act 1983).»

- 4 «Les services aériens sont régis par les dispositions générales de la loi (Trade Practices Act 1974) qui interdit les représentations fallacieuses et les comportements anticoncurrence dans le commerce. De plus, la Competition and Consumer Commission détermine une réglementation économique applicable aux services aériens. Le prix des services d'aérogare, de navigation en route, de sauvetage et de lutte contre l'incendie assurés par Airservices Australia sont classés comme des «services déclarés» pour l'objet de la Prices Surveillance Act de 1983 et la Commission doit en vertu de la loi informer des augmentations de prix ou des changements dans la structure tarifaire qui doivent être approuvés par elle. Lorsqu'elle examine les notifications de prix, la Commission tient compte non seulement du coût des services, mais aussi de l'efficacité de la base de coût générale de l'organisation, ainsi que du caractère raisonnable des revenus qui en résultent.

Sur le plan des mesures visant à limiter les abus potentiels de monopole, l'Administration australienne étudie actuellement des options de politique qui consisteraient à introduire la concurrence dans la prestation des services de navigation en région terminale ainsi que dans les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.»

BELGIQUE

- 6 «Services d'escale: AP réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles National (12/99).»

BURKINA FASO

- 7 «À propos du monopole de la compagnie Air Afrique pour l'assistance au sol, le Comité des ministres des Transports des États parties au Traité de Yaoundé (portant création d'Air Afrique)

¹ Les chiffres précédant les notes renvoient aux numéros de colonne; en l'absence de chiffre, la note s'applique à toutes les colonnes.

a confirmé la mise en place d'une structure d'assistance au sol en partenariat avec des tiers, dans chaque État.»

CANADA

- 2, 4 «En vertu de la loi, les autorités aéroportuaires canadiennes et NAV CANADA doivent exercer leurs activités comme des sociétés "sans but lucratif". Elles ne peuvent distribuer des dividendes. De plus, le conseil d'administration des autorités aéroportuaires regroupe des intérêts locaux. Le conseil d'administration de NAV CANADA réunit des représentants de l'industrie, des syndicats et de l'administration publique. L'industrie est majoritaire. Ce système assure un contrôle équilibré.»

ÉQUATEUR

«La loi sur la modernisation de l'État, les privatisations et la prestation de services publics par l'initiative privée a fait l'objet de règlements qui sont entrés en vigueur en décembre 1994.

L'Article 47 stipule ce qui suit: "l'existence de monopoles sous quelque forme que ce soit est interdite et, par voie de conséquence, les tiers sont autorisés à exercer des activités ou à fournir des services identiques ou semblables".

Cette règle s'applique aux installations aéroportuaires. Cependant, pour le moment, les services d'aéroport et de navigation aérienne sont fournis par la DGCA et les services d'escale par une entreprise mixte, "Globe Ground".»

ÉRYTHRÉE

- 3, 5 «Les détails des dispositions réglementaires revus par la Direction de l'aviation civile sont publiés dans l'AIP de l'Érythrée.»

ÉTATS-UNIS

- 2, 6 «Pour recevoir des fonds pour l'amélioration des aéroports fédéraux, un aéroport doit s'engager à exercer ses activités d'une manière économiquement non discriminatoire. Cette "non-discrimination économique" donne effet aux dispositions de la loi 49 U.S.C 4707 a) (1) à (6). Ces dispositions stipulent que l'administrateur de l'aéroport doit mettre à la disposition du public les services de l'aéroport à des conditions raisonnables et sans discrimination, au profit de toute personne physique ou morale, à l'effet d'exécuter toute activité aéronautique visant à fournir des services au public à cet aéroport. 49 U.S.C. 4707 (1); Grand assurance 22a, 62 Federal Register 29761, 29766 (2 juin 1997).»

FÉDÉRATION DE RUSSIE

- 2, 4, 6 «La loi du 22/3/91 de la Fédération de Russie porte sur la concurrence et la limitation des activités monopolistiques sur le marché des denrées.»

Appendice C**FRANCE**

- 2 «Les modifications des redevances aéronautiques proposées par les gestionnaires sont soumises à l'avis d'une commission consultative incluant les usagers. L'État peut s'y opposer.
- 6 La Directive européenne 96/67 CE relative aux services d'assistance en escale est transposée en droit français.»

GAMBIE

- 6 «Les services d'escale, exploités dans le cadre d'une concession, ont été attribués en exclusivité au transporteur national pour une période indéfinie.»

GÉORGIE

«Le Ministère de l'Économie de Géorgie a établi un service antimonopole. Une loi sur les monopoles où figure une liste des organismes et des types d'activités visés par la loi sur les monopoles a été publiée. "Sakaronavigatsia" est régie par cette disposition pour les services de contrôle en route et elle doit coordonner les tarifs des redevances pour les services en route.»

GHANA

«Des plans prévoient l'amendement et la mise à jour de la réglementation aéronautique civile.»

ISLANDE

- 6, 7 «D'autres services d'assistance en escale sont actuellement introduits à l'aéroport de Keflavik.»

IRAN

- 6 «Pour les services d'escale, l'uniformité est assurée entre les différents agents qui y participent.»

KOWEÏT

- 7 «L'autorité de l'aviation civile cherche à introduire la concurrence et la privatisation dans la prestation des services d'assistance en escale à l'aéroport international de Koweït.»

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE

- 3, 4, 7 «Notre DGCA observe strictement le Doc 9082 de l'OACI et, en ce qui concerne les aéroports, la privatisation et la cession des activités à vocation commerciale est en cours d'examen.»

MALTE

- 2, 7 «L'aéroport de Luqa est le seul aéroport de Malte qui soit ouvert à tous les types de trafic. Il est exploité par une société nationale depuis le 1^{er} mai 1998. Pour cette raison, la législation stipule

que l'exploitant aéroportuaire doit fournir des services à tous les usagers sur un pied d'égalité. Les redevances aéroportuaires doivent être approuvées par l'administration. Avec l'entrée projetée de Malte dans l'Union européenne (UE), les directives et règlements applicables dans l'Union s'appliqueront aussi à Malte dès qu'elle sera devenue membre. Des directives et règlements UE portent sur les arrangements de services d'escale.»

MEXIQUE

2, 4, 6 «La Commission fédérale sur la compétence économique contrôle ces dispositions dans le cadre de la loi fédérale sur la compétence économique.»

NOUVELLE-ZÉLANDE

3,7 «Des règlements prévoyant des consultations et la divulgation de certaines informations sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2000 pour fixer les redevances d'usage des activités et services non contestables.»

OMAN

6 «La prestation des services au sol a été confiée à un concessionnaire local. Cet accord arrivera à expiration durant les deux prochaines années et l'administration envisage de ne pas le renouveler, afin d'ouvrir ce secteur à la concurrence.»

PAYS-BAS

3 «Les redevances aéroportuaires sont établies par les fournisseurs de services aéroportuaires. À l'heure actuelle, les bénéfices résultant d'activités non aéronautiques peuvent apporter une contribution appropriée pour réduire les faibles pertes des activités aéronautiques (principe de la caisse unique).

Les redevances aéroportuaires doivent être approuvées par l'administration nationale; cependant, il n'existe pas de cadre réglementaire clair. La réglementation sur les taux de rendement, fondée sur le "caractère raisonnable" des recettes, est une option, mais elle n'offre pas d'incitatif pour améliorer l'efficacité.»

RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA

2, 4, 7 «Conformément à loi de la République de MOLDOVA sur la limitation des activités monopolistiques et le développement de la concurrence, dans le cadre d'un décret sur la réglementation des monopoles dans l'économie nationale, les dispositions approuvées par l'Administration nationale de l'aviation civile s'appliquent aux points suivants: liste des sujets économiques dans le domaine des monopoles naturels; liste des redevances pour les services monopolistiques; base d'établissement des tarifs; application des services et liste des services fournis sur paiement de la redevance appropriée.»

RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

Appendice C

- 2, 4 «Le gouvernement observe la pratique internationale de consultation acceptée avec les usagers avant d'entreprendre un changement d'importance dans la prestation des services d'aéroport et de navigation aérienne.
- 7 En ce qui concerne les services d'escale, il est prévu de choisir un concessionnaire par appel d'offres et, lorsque le trafic le permet, d'engager plusieurs fournisseurs de services pour un même aéroport.»

ROYAUME-UNI

- 2 «Abus de monopole — L'autorité de réglementation peut faire enquête dans les cas d'abus de position dominante ou de pratiques discriminatoires. Elle a le pouvoir d'améliorer les conditions en place pour remédier à la situation et empêcher qu'elle ne se reproduise.
- L'administration nationale nomme un contrôleur économique indépendant qui examine et établit les prix plafond pour les activités paraissant incontestables ou lorsqu'un fournisseur domine le marché. À l'heure actuelle, quatre aéroports font l'objet d'une réglementation économique (Heathrow, Gatwick, Stansted et Manchester). Il est également prévu d'appliquer la réglementation économique à la NATS Public/Private Partnership.
- 6 Services d'escales — Les aéroports du Royaume-Uni sont assujettis à une réglementation qui vise la libéralisation du marché. Ce règlement est fondé sur une directive de la CE.»

SUÈDE

- 6 «La Suède met en œuvre la directive de l'Union européenne concernant les services d'escale.»

SUISSE

- 6 «Il existe plusieurs agents de services d'escale aux aéroports internationaux, afin de favoriser la concurrence. En d'autres termes, l'usager peut choisir entre plusieurs fournisseurs.»

ZIMBABWE

- 2, 4 «Un règlement est en vigueur. Il est actuellement en cours de révision.
- 6 Les services d'assistance en escale font l'objet d'un appel d'offres destiné à stimuler la concurrence.»