

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Projet

(PROJET DE) RAPPORT SUR LE POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR

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

RÉSOLUTION DES DIFFÉRENDS

4.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/12) signale le développement rapide de l'autonomie financière et organisationnelle dans la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne, tendance qui risque de multiplier les différends entre usagers et fournisseurs, notamment en ce qui concerne les redevances. Il est proposé que l'OACI renforce et développe sa politique générale, en se concentrant en particulier sur les orientations destinées à prévenir les litiges plutôt qu'à les résoudre.

La **Suisse** (WP/46) décrit les méthodes appliquées à l'échelle nationale pour modifier les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et souligne la nécessité de la consultation des usagers.

L'**IATA** (WP/26) s'inquiète du fait que la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne risque d'entraîner des augmentations de la base des coûts servant au calcul des redevances et donc de se traduire par des redevances plus élevées. L'Association souligne également la nécessité d'une consultation et d'une transparence suffisantes, d'une supervision économique indépendante de la commercialisation des aéroports et des services de navigation aérienne, et d'un mécanisme neutre de règlement des différends.

Est mentionnée ici, comme référence au titre de ce point de l'ordre du jour, une note de travail présentée par le Royaume-Uni (WP/91) relevant du point 5.2 de l'ordre du jour, en vue de son examen détaillé ultérieur.

4.2 Débat

4.2.1 Quelques délégués ont trouvé trop stricte la proposition, présentée dans la note WP/12, d'inclure dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) l'exigence que les entités autonomes créées se conforment à toutes les politiques et pratiques pertinentes de l'OACI comme condition de leur institution et de leur exploitation, et ils estiment que le ton devrait en être moins contraignant. La Conférence convient d'amender le texte de manière à indiquer non seulement la nature impérative des obligations des États en vertu de la Convention de Chicago, mais aussi le caractère moins contraignant des politiques et des pratiques recommandées de l'OACI.

4.2.2 Un grand nombre de délégués reconnaissent la nécessité, soulignée dans la note WP/12, de mettre en place au niveau local un mécanisme fonctionnel neutre pour prévenir et résoudre les différends avant de recourir aux instances internationales. La Conférence convient que le principe d'un tel mécanisme de «premier recours» pour traiter les plaintes devrait être inclus dans les Déclarations du

Conseil (Doc 9082), et figurer comme orientation dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

4.2.3 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence adopte les recommandations ci-après:

RECOMMANDATION 4/1

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI inclue dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) des orientations à l'effet que, lorsqu'une entité ou un organisme autonome est établi, que ce soit par un gouvernement ou par des intérêts privés, pour exploiter un ou des aéroports et/ou des services de navigation aérienne, l'État devrait stipuler comme condition de son approbation d'une telle entité ou d'un tel organisme, qu'il se conforme à toutes les obligations de l'État précisées dans la Convention relative à l'aviation civile internationale. Les États peuvent en outre exiger, s'il y a lieu, que les entités ou les organismes autonomes se conforment à d'autres politiques et pratiques de l'OACI, telles que celles qui figurent dans le Doc 9082.

RECOMMANDATION 4/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le principe du mécanisme de «premier recours» pour le traitement des plaintes soit inclus dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), avec d'autres orientations, le cas échéant.

INTÉRÊTS DE L'AVIATION GÉNÉRALE

4.3 **Documentation**

Le **Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)** (WP/62) explique que les systèmes de services de navigation aérienne sont conçus essentiellement pour les transporteurs aériens et il estime que, puisque l'aviation générale et les vols de travail aérien ne sont que des utilisateurs marginaux de ces systèmes, il devrait en être tenu compte dans l'établissement des redevances des services de navigation aérienne; l'IAOPA propose donc que les Déclarations du Conseil (Doc 9082) soient amendées en conséquence.

Le **Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)** (WP/36) décrit les caractéristiques propres à l'aviation d'affaires et propose que l'OACI entreprenne une étude des mesures qui pourraient être prises pour assurer que l'aviation d'affaires sera en mesure d'obtenir un accès aux aéroports, de le maintenir et de préférence de le renforcer. L'IBAC (WP/37) invite également la Conférence à reconnaître que l'aviation d'affaires

est un utilisateur marginal des services de navigation aérienne et à favoriser l'établissement de relations financières saines et efficaces entre les fournisseurs de ces services et l'aviation d'affaires qui tiennent compte de cet usage marginal.

Sont mentionnées ici, comme référence au titre de ce point de l'ordre du jour, des notes de travail présentées par l'IAOPA: WP/63 relevant du point 5.2 et WP/61 relevant du point 5.2.1 de l'ordre du jour, en vue de leur examen détaillé ultérieur.

4.4 Débat

4.4.1 La proposition présentée dans la note WP/62, visant à apporter un amendement dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) n'est pas entérinée. Il est mis en doute qu'il existe des différences significatives entre l'aviation générale et les autres usagers en ce qui a trait à la prestation des services de navigation aérienne ou à l'occupation des pistes aux aéroports. L'avis est émis qu'il convient de facturer aux usagers les services reçus et qu'il appartient aux États de décider à leur discrétion s'il y a lieu de subventionner certains groupes d'usagers.

4.4.2 La Conférence convient qu'une étude concernant l'accès de l'aviation d'affaires aux aéroports devrait être menée, comme il est suggéré dans la note WP/36, sous réserve de la disponibilité de ressources.

4.4.3 À la lumière de son débat, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 4/3

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI procède à une étude des mesures qui peuvent être prises pour assurer que l'aviation d'affaires puisse établir, maintenir et de préférence élargir son accès aux aéroports.

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

4.5 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/9) traite de la réglementation économique dans le domaine de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne et analyse les résultats d'une enquête menée auprès des États sur leurs pratiques en la matière. La note porte également sur les objectifs de la réglementation économique, ainsi que sur le fonctionnement des mécanismes régulateurs. Eu égard aux changements radicaux qui sont intervenus dans le contexte organisationnel de la fourniture de la majorité des aéroports internationaux et services de navigation aérienne, le Secrétariat suggère que des orientations supplémentaires soient fournies par l'OACI en ce qui concerne la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne, et

qu'elles soient insérées dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) ainsi que dans les Manuels ou autres documents appropriés de l'OACI. La note invite également la Conférence à déterminer si l'OACI devrait jouer un rôle élargi ou un rôle d'orientation dans le domaine de la réglementation économique relative à la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne.

L'**Australie** (WP/59) décrit la gestion de l'infrastructure aéronautique dans ce pays, divers aspects des arrangements de régulation s'y rapportant, ainsi que les projets d'avenir pour les services de navigation aérienne.

La **Malaisie** (WP/92) fait valoir que les coûts des aéroports ont continué d'augmenter, possiblement à cause de l'expansion des infrastructures, et que les coûts de projets de développement extra-aéronautiques ne devraient pas être imputés aux usagers aéronautiques. La note invite la Conférence à prier instamment les États de surveiller et de réglementer dans ce sens la structure des redevances d'aéroport.

La **Nouvelle-Zélande** (WP/109) commente l'application aux aéroports et aux services de navigation aérienne des lois générales sur la concurrence; elle invite la Conférence à convenir que la régulation de ces services puisse se fonder sur la législation générale en matière de concurrence, assortie de mesures sectorielles.

Les **États-Unis** (WP/41) évoquent les développements qui se produisent sous diverses formes en ce qui concerne la propriété et l'exploitation des aéroports; ils proposent que la Conférence convienne que les États devront maintenir une supervision appropriée des aéroports pour assurer la sécurité et la sûreté de l'exploitation, la promotion de la concurrence et l'accès équitable des usagers moyennant des tarifs et redevances compatibles avec les orientations en vigueur de l'OACI figurant dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) et dans le *Manuel sur l'économie des aéroports*.

EUROCONTROL (WP/88) traite des principes de régulation économique de la fourniture des services de navigation aérienne et propose que soit ajouté aux Déclarations du Conseil un texte relatif à l'application d'une régulation économique dans les cas où un État confie les services de navigation aérienne à un prestataire de services qui adopterait une approche commerciale pour la fixation des prix. EUROCONTROL suggère aussi certains objectifs pour tout système de régulation économique.

Les **États de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)** (WP/69) proposent qu'un nouveau texte soit ajouté aux Déclarations du Conseil sur les redevances d'aéroport (Doc 9082), afin d'introduire le principe des meilleures pratiques commerciales. Dans la note WP/70, les États de la CEAC suggèrent aussi d'inclure dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) un texte sur la régulation des redevances d'aéroport lorsqu'il existe un risque qu'un aéroport ou un système aéroportuaire puisse exploiter une position dominante significative sur le marché au désavantage des usagers de l'aéroport.

La **Commission européenne** (WP/74) cite les tendances actuelles d'évolution dans le secteur des aéroports et souligne la nécessité d'une réglementation de la tarification et d'une tarification équitable et efficace. La Commission (WP/76) fournit aussi des renseignements sur le cadre réglementaire européen et sur les effets du Marché unique européen.

L'**Organisation internationale du travail (OIT)** (WP/95) propose que la Conférence recommande aux États membres de l'OACI de respecter les obligations qui leur incombent en vertu de la Déclaration de l'OIT sur les principes et les droits fondamentaux au travail et de son suivi, ainsi que de promouvoir des consultations tripartites et un dialogue social continu dans le processus de restructuration des aéroports et des services de navigation aérienne.

Le **Conseil international des aéroports (ACI)** (WP/51) déclare qu'une réglementation des aéroports ne devrait être nécessaire que là où l'aéroport jouit d'un degré élevé de pouvoir de marché et lorsque la législation nationale et internationale sur la consommation et le commerce n'est pas suffisante pour protéger les compagnies aériennes et les passagers. L'ACI invite la Conférence à convenir qu'une réglementation des aéroports ne devrait pas être nécessaire dans les cas où il n'existe pas d'abus de position dominante sur le marché, ou lorsque la législation nationale ou supra-nationale sur la concurrence assure déjà une protection adéquate pour les compagnies aériennes et les autres usagers de l'aéroport; lorsque la réglementation s'impose, elle devrait être structurée de manière à ne pas être dissuasive pour les investissements nécessaires et à ne pas être inutilement bureaucratique et coûteuse pour l'exploitant d'aéroport. L'ACI (WP/49) évoque aussi la nécessité pour les exploitants d'aéroport d'avoir de la souplesse pour adopter les structures de propriété et de management qui permettent de fournir les niveaux de service les plus élevés.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/27 et 28) soulignait que la réglementation économique pourrait être un outil efficace pour améliorer l'efficacité des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que pour contrer les abus éventuels dans l'établissement des redevances. Elle proposait que des lignes directrices appropriées de l'OACI contiennent des indications sur cette réglementation.

La **Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT)** (WP/34) indiquait que les gouvernements des États membres de l'OACI devraient examiner les effets de la privatisation et de la restructuration des services aéroportuaires, conserver leurs responsabilités sur le plan de la réglementation économique et veiller à ce que les normes intéressant la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises. La FIOT (WP/35) invitait aussi l'OACI à examiner les effets sur la sécurité et l'efficacité de la constitution en société et de la privatisation, à garantir que les gouvernements établissent et appliquent les normes les plus rigoureuses, à assurer que les normes de sécurité et de sûreté ne sont pas compromises, à renforcer et à établir des conditions pour l'octroi de licences, à définir des normes de formation minimales pour le personnel ATC et à introduire des arrangements pour l'octroi de licences aux fournisseurs ANS.

Des notes de travail présentées par le Secrétariat (WP/15 et 19), par l'ACI (WP/52 et 55) et par l'IATA (WP/81), toutes visées par le point 5.2 de l'ordre du jour, étaient également énumérées dans les références concernant ce point de l'ordre du jour, en vue d'en faire plus tard un examen de fond.

4.6 Analyse

4.6.1 À propos de la vaste question de la supervision réglementaire, la Conférence accepte le principe que les États maintiennent une supervision appropriée des aéroports, pour garantir la sécurité et la sûreté des aéroports, la concurrence et l'accès équitable des usagers moyennant des tarifs et redevances compatibles avec les orientations actuelles de l'OACI contenues dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082). La Conférence note que la réglementation économique peut être un outil efficace pour améliorer la rentabilité des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que pour contrer les abus éventuels.

4.6.2 La Conférence examine une suggestion présentée dans la note WP/9, selon laquelle les États pourraient souhaiter établir une autorité de régulation indépendante pour la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne. Il est reconnu que le contexte de cette suggestion est celui de cas où des fournisseurs de services autonomes sont établis, ou de cas de services monopolistiques; elle pourrait ne pas être nécessaire lorsqu'une loi d'application générale portant sur la concurrence, par exemple, est déjà appliquée aux fournisseurs autonomes ou commercialisés de services.

4.6.3 Un certain nombre d'observations sont faites sur la raison d'être de la supervision réglementaire envisagée pour une autorité indépendante, ainsi que sur les objectifs particuliers que pourrait se donner cette autorité. Certains délégués sont d'avis que la supervision réglementaire devrait aller plus loin que les «pratiques financières» dont il est question dans la note WP/9. En ce qui concerne les objectifs, la Conférence convient que la liste de la note WP/9 pourrait, avec d'autres documents examinés lors de la Conférence, servir de base à l'établissement d'un modèle type de principes qui pourraient être incorporés dans les orientations de l'OACI.

4.6.4 Tout en acceptant le principe de ces orientations supplémentaires, la Conférence reconnaît cependant que les États devraient choisir leurs propres régimes et mécanismes réglementaires en fonction de leurs besoins particuliers et des circonstances. Selon une opinion, lorsque les États choisissent d'établir une autorité indépendante, ils pourraient prendre en considération les coûts de la réglementation et la nécessité d'une réglementation simple.

4.6.5 Au sujet des propositions de la note WP/69 visant à incorporer dans les orientations données par l'OACI certains principes relatifs aux meilleures pratiques commerciales, la Conférence les accepte sous la forme d'une liste facultative destinée aux États, lorsque cette option paraît appropriée.

4.6.6 La Conférence prend note des points de vue exprimés par l'Organisation internationale du travail dans la note WP/95, selon lesquels les gouvernements doivent s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Déclaration de principes fondamentaux et des droits au travail de l'OIT et encourager les consultations dans le processus de la restructuration des aéroports et des services de navigation aérienne. La Conférence convient que les éléments de la FIOT concernant les préoccupations des employés,

énumérés dans les notes WP/34 et 35, pourraient être pris en considération et apporter une contribution positive à la restructuration des aéroports et des services de navigation aérienne.

4.6.7 En ce qui concerne la question évoquée dans la note WP/9, à savoir l'élargissement du rôle et des activités d'orientation de l'OACI en application de l'article 15 dans le cas de l'espace aérien se trouvant au-dessus de la haute mer, la Conférence ne s'estime pas prête pour le moment à aborder ce point.

4.6.8 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence convient des recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 4/4

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI introduise dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) et dans d'autres éléments d'orientation pertinents, selon le cas, des lignes directrices sur l'établissement d'un organe et d'un mécanisme de réglementation indépendants. L'objet de l'organe de réglementation serait de superviser les pratiques économiques, commerciales et financières spécifiées, et ses objectifs pourraient être repris ou adaptés de la liste suivante qui n'est pas nécessairement exhaustive:

- a) veiller à ce qu'il n'y ait pas de redevances excessives ou d'autres pratiques anticoncurrentielles ou monopolistiques;
- b) veiller à respecter la non-discrimination dans l'application des redevances;
- c) assurer la transparence ainsi que la disponibilité et la présentation de toutes les données financières nécessaires pour déterminer l'assiette des redevances;
- d) évaluer et encourager l'efficacité et l'efficacités des activités des fournisseurs;
- e) établir et examiner des normes sur la qualité et le niveau des services fournis;
- f) suivre et encourager les investissements, de façon à répondre à la demande future; et
- g) veiller à ce que les points de vue des usagers soient adéquatement pris en considération.

RECOMMANDATION 4/5

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI insère dans les Déclarations du Conseil qui figurent dans le Doc 9082 et dans d'autres éléments d'orientation pertinents, s'il y a lieu, des

orientations sur les principes des meilleures pratiques commerciales pour les aéroports, afin de promouvoir la transparence, l'efficacité et l'efficience dans la fourniture d'une qualité appropriée de services et d'installations. Ces orientations pourraient porter, entre autres, sur les éléments suivants:

- a) qualité et opportunité des services;
- b) évaluation des propositions d'investissement;
- c) processus de consultation;
- d) pratiques comptables et transparence;
- e) subventions;
- f) plans de développement;
- g) traitement des usagers.

SERVICES D'ESCALE

4.7 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/10) présente des renseignements sur les pratiques de réglementation concernant les services d'escale aux aéroports et indique les orientations de politique existantes de l'OACI en la matière. La Conférence est invitée à examiner si les orientations de politique concernant les services d'escale que l'on trouve dans les Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082, qui traite des services d'escale en rapport avec l'importance pour les aéroports des recettes provenant des concessions, sont adéquates.

4.8 Débat

4.8.1 Certaines préoccupations sont exprimées au sujet de l'inclusion éventuelle des services d'escale dans l'Annexe de l'AGCS relative aux services de transport aérien, comme l'indique la note WP/10, vu la nécessité de tenir compte des aspects potentiels de sécurité, dont une étude est en cours à l'OACI.

4.8.2 Il n'y a pas de propositions de fond visant à élaborer de nouvelles orientations de politique de l'OACI sur les services d'escale, et une suggestion de nature à insérer des orientations visant à ce que l'aviation générale soit autorisée à entreprendre ses propres services d'escale n'est pas appuyée. Dans ces circonstances, la Conférence convient que les orientations sur les services d'escale qui figurent dans le Doc 9082 sont adéquates, mais qu'il serait utile d'insérer un renvoi au document pertinent de l'OACI (Doc 9587) contenant une clause type sur les services d'escale pour application facultative dans les accords sur les services aériens.

GESTION DE LA CAPACITÉ

4.9 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/11) a présenté les résultats d'une enquête menée au sujet des pratiques qu'utilisent les États pour gérer les limites de capacité à leurs aéroports et dans leur espace aérien. Un questionnaire leur avait été adressé avant la Conférence. L'enquête montre que l'encombrement est devenu un problème qui se pose à l'échelle mondiale et que, s'il existe certaines possibilités d'augmentation de la capacité et d'amélioration de son utilisation, les instruments économiques de gestion de la capacité deviendront de plus en plus importants et auront des répercussions sur la scène internationale. La note présentait également une étude récente, (*Étude sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux*, Appendice B de la note WP/11) afin que la Conférence l'examine avant qu'elle ne soit publiée sous la forme d'une circulaire de l'OACI. Plus précisément, la Conférence était invitée à se pencher sur la nécessité d'apporter des améliorations au cadre réglementaire, comme le suggérait l'étude, particulièrement en ce qui concerne l'importance des coordinateurs de créneaux, ainsi qu'à voir si d'autres éléments indicatifs de l'OACI étaient nécessaires en ce qui concerne la gestion de la capacité aux aéroports ou dans l'espace aérien.

L'**ACI** (WP/56) invitait la Conférence à prendre note du rôle essentiel que jouent les exploitants d'aéroports dans tout système d'attribution de créneaux. L'**ACI** invitait aussi les États à consulter les exploitants d'aéroports pour définir les éventuelles contraintes juridiques relatives à l'attribution des créneaux et à reconnaître que les exploitants d'aéroports devraient pouvoir établir des règles au niveau local, et participer au processus d'attribution.

L'**IACA** (WP/96) a présenté son point de vue sur l'étude que le Secrétariat a consacrée à l'attribution des créneaux.

4.10 Analyse

4.10.1 De nombreux délégués soulignent l'importance du défi que posent les limites de capacité et félicitent le Secrétariat pour les renseignements donnés dans sa note, particulièrement l'étude concernant l'attribution des créneaux.

4.10.2 La Conférence examine la nécessité pour l'OACI d'établir des lignes directrices en se fondant sur les améliorations réglementaires recommandées dans l'étude sur l'attribution des créneaux.

4.10.3 Il est généralement convenu que tout mécanisme d'attribution de créneaux devrait être juste, non discriminatoire et transparent, et qu'il devrait prendre en compte les intérêts de tous les intervenants. La majorité des délégués appuie le principe de l'indépendance des coordinateurs de créneaux (qu'il s'agisse de personnes ou d'organes désignés). La Conférence convient qu'il y aurait matière à ce que l'OACI mette au point des éléments indicatifs sur les procédures d'attribution des créneaux.

4.10.4 Un certain nombre de délégués se prononcent contre une suggestion selon laquelle on pourrait accorder la priorité aux vols long courriers lors de l'attribution des créneaux, étant donné la grande diversité des circonstances qui l'entoure. Un point de vue semblable est également exprimé en ce qui concerne l'opportunité de donner la priorité aux opérations internationales ou aux transporteurs aériens des pays en développement. Alors que ces critères pourraient avoir une utilité dans certaines situations, ils ne sont généralement pas applicables. De façon plus générale, la Conférence est convenue qu'il serait inapproprié que l'OACI participe à l'établissement de priorités pour l'attribution des créneaux, étant donné que les différents États ou régions peuvent avoir des priorités différentes et qu'il serait peu probable qu'un consensus puisse se dégager. Parallèlement, il est noté que l'attribution des créneaux pourrait poser certaines questions concernant le refus d'accès au marché, la discrimination, le principe des opportunités «justes et équitables» et la compatibilité avec l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

4.10.5 La valeur des mécanismes d'attribution des créneaux est largement reconnue, mais certaines préoccupations sont exprimées au sujet du commerce des créneaux, en raison de ses éventuels effets négatifs sur la concurrence, ainsi que des questions juridiques qu'il continue de poser.

4.10.6 Pour donner effet à ses délibérations sur la gestion de la capacité, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 4/6

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE

- a) que les États dont les aéroports font l'objet d'une coordination des créneaux étudient la nécessité d'assurer l'indépendance des coordinateurs de créneaux dans le but de parvenir à un équilibre entre les intérêts des différentes parties intéressées; et
- b) que l'OACI
 - 1) entreprenne de nouveaux travaux sur l'élaboration de lignes directrices concernant les procédures d'attribution des créneaux, en tenant compte des impératifs de justice, d'équité et de non-discrimination compatibles avec l'article 15 de la Convention de Chicago, en prévoyant d'éventuels mécanismes pour la solution des différends;
 - 2) continue à suivre la situation dans le domaine de la gestion de la capacité des aéroports et de l'espace aérien, ainsi que de leurs rapports mutuels.