

**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**

**SERVICES CONJOINTS DE FACTURATION ET DE PERCEPTION
DES REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note fait l'examen des avantages que présentent la facturation et la perception conjointes des redevances de services de navigation aérienne. Elle analyse les politiques et les orientations connexes de l'OACI dans ce domaine, explique les avantages de la coopération entre États en matière de facturation et de perception des redevances de services de navigation aérienne de route, précise l'assistance que l'OACI pourrait offrir aux États qui souhaitent tirer parti de la perception conjointe de ces redevances, et décrit divers mécanismes de perception. La suite proposée à la Conférence est indiquée au paragraphe 6.1.

1. Objet

1.1 La présente note vise à compléter le document ANSCConf-WP/5 (Initiatives de coopération internationale) qui contient, entre autres, une description des différentes formes d'activités de coopération, notamment les organismes conjoints de perception des redevances, et recommande d'amplifier les textes des *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de*

navigation aérienne (Doc 9082/5)* qui encouragent la coopération internationale aux fins de la fourniture et de l'exploitation des services de navigation aérienne.

2. Orientations de l'OACI sur les mécanismes conjoints de perception des redevances des services de navigation aérienne

2.1 La nécessité pour les États de recouvrer les coûts de leurs services de navigation aérienne a mis plus en lumière l'efficacité et l'efficacité de la facturation et de la perception des redevances de services de navigation aérienne et a entraîné la multiplication d'activités de coopération ou d'organismes conjoints de facturation et de perception des redevances. Par ailleurs, l'usage accru des installations et des services multinationaux, notamment des systèmes de télécommunications, de navigation et de surveillance (CNS) et de gestion du trafic aérien (ATM), a accentué davantage la tendance vers la mise en commun des efforts de recouvrement des coûts. Les *Déclarations du Conseil* (Doc 9082/5) encouragent la coopération internationale dans la fourniture et l'exploitation des services de navigation aérienne (§ 27); elles abordent, dans un autre contexte, la facturation des services de navigation aérienne à l'échelle régionale au nom de plusieurs États, entre autres par un organisme exploité en commun [§ 38, alinéa 4)].

2.2 Le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) mentionne aussi expressément les «organismes conjoints de perception des redevances» au Chapitre 2, § 2.29 à 2.34. L'essentiel de ces paragraphes est que les États qui exploitent individuellement des installations et services de route et qui imposent des redevances pour les services fournis sont appelés à se charger d'une comptabilité très lourde et peuvent aussi éprouver des difficultés à percevoir les redevances lorsqu'il y a un fort volume de trafic de survol. Dans de telles conditions, il pourrait être très utile pour un groupe d'États voisins de créer un organisme conjoint qui percevrait les redevances d'usage des installations et services de route au nom de tous les États participants, notamment de ceux qui sont survolés. Cet organisme transférerait alors à chaque État participant les redevances ainsi perçues pour son compte. Aux redevances perçues pour le compte de chaque État s'ajouterait un faible montant, ou pourcentage, correspondant à la part des coûts d'exploitation de l'organisme de perception. Ainsi, les organismes conjoints de perception peuvent présenter un intérêt particulier pour les États désirant exécuter eux-mêmes les fonctions techniques, à savoir le contrôle de la circulation aérienne et les services météorologiques et de communications connexes, tout en profitant d'une méthode efficace de perception rapide des redevances connexes imputées.

3. Importance pour les États de contrôler la perception de leurs redevances

3.1 Les redevances de services de navigation aérienne sont une source de revenu essentielle pour les États qui cherchent à recouvrer le coût de leur fourniture d'installations de route. Ces coûts comprennent l'obtention de fonds pour les immobilisations en nouveau matériel et autres infrastructures ainsi que la formation du personnel. Il importe donc de façon critique que les États conservent le plein contrôle de la fonction de perception des redevances et soient en mesure d'utiliser immédiatement les fonds perçus comme ils le jugent nécessaire. Ce contrôle est exercé non seulement lorsqu'un État facture et perçoit les redevances lui-même mais aussi lorsqu'il se joint à d'autres États pour créer un organisme de

*. Titre que le Secrétariat, dans la note ANSCConf-WP/4, propose de remplacer par *Politiques de l'OACI en matière de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

perception desservant tous les États participants. Cependant, ce contrôle par un État est évidemment réduit si la fonction de perception est confiée à une entité ou organisation contrôlée par d'autres parties qu'un État ou groupe d'États. Dans le cas d'un organisme conjoint de perception de redevances, les fonds reçus peuvent être virés immédiatement dans un compte de l'État participant, qui pourrait être ouvert à une banque (ou une institution financière appropriée) située sur son propre territoire, ou dans tout autre pays qu'il pourrait spécifier. Ce mécanisme permet en outre à l'État participant d'avoir facilement accès à des devises convertibles.

3.2 L'OACI est prête, dans le cadre de son Programme de coopération technique, à aider les États qui le souhaitent à mettre sur pied un mécanisme ou un organisme conjoint de perception, qui sera exploité collectivement par les États intéressés. L'organisme en question sera financièrement autonome, car ses ressources proviendront d'un supplément ajouté aux redevances. Les fonds de lancement nécessaires pour l'acquisition des locaux et du matériel de traitement de données et autres, ainsi que pour la formation préalable, la coordination et l'administration, pourraient être obtenus auprès d'une institution financière, notamment les banques commerciales. L'OACI est prête à apporter son concours aux États qui le demanderaient en vue de la négociation de tels emprunts.

4. Exemples de services de perception des redevances

4.1 Services

4.1.1 EUROCONTROL a un service de perception organisé et financé séparément, qui dessert à la fois les États EUROCONTROL et d'autres États^{**}. De même, le bureau du Royaume-Uni qui perçoit les redevances de route imposées par le Royaume-Uni a été retenu pour percevoir les redevances de route imposées par le Danemark et l'Islande pour les services qu'ils assurent sur l'Atlantique Nord dans le cadre des Accords de financement collectif, ainsi que les redevances imposées pour recouvrer les coûts du Programme concernant le système de contrôle des performances de maintien d'altitude dont le Canada, les États-Unis, l'Irlande, l'Islande, le Portugal et le Royaume-Uni assurent le fonctionnement en commun et qui est administré par l'OACI. Il existe un troisième mécanisme de perception, le Service IATA de renforcement et de financement des services ATC, administré par l'Association du transport aérien international, qui se charge de la perception des redevances pour une trentaine d'États, en grande partie des pays en développement.

4.1.2 Dans le cas des mécanismes d'EUROCONTROL et du Royaume-Uni, sur la base de renseignements identifiant chaque vol qui lui sont communiqués par l'État contractant concerné, le bureau de perception calcule les redevances applicables imposées par cet État et facture les exploitants en cause, perçoit les paiements et vire les montants reçus, moins des frais d'administration, à l'État contractant. Par contre, dans le cas du mécanisme de l'IATA, le service offert n'inclut pas le calcul de la redevance de

^{**}. Deux autres organismes internationaux d'exploitation, l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) en Afrique et la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) en Amérique centrale, imposent et perçoivent des redevances pour recouvrer les coûts des services qu'ils fournissent au nom des États membres. Toutefois, à la différence d'EUROCONTROL, ils n'administrent pas de service de perception des redevances au nom des États membres (ou d'autres États) pour recouvrer les coûts encourus par ces derniers.

route qui s'applique à chaque vol; cela doit être fait par l'État contractant lui-même, qui transmet les renseignements à l'IATA.

4.2 **Frais d'administration**

4.2.1 Dans le cadre des mécanismes d'EUROCONTROL et du Royaume-Uni, le bureau de perception ajoute à l'avance à la redevance de route imposée par l'État des frais administratifs qui sont payés par l'exploitant d'aéronefs. L'ensemble de l'opération de calcul et de perception des redevances n'exige donc aucune dépense d'aucun des États concernés. Dans le mécanisme de l'IATA, celle-ci déduit ses frais d'administration des redevances qu'elle perçoit au nom de l'État contractant, ce qui réduit également les recettes provenant des redevances qui reviennent à l'État, au lieu d'ajouter les frais d'administration à la redevance payable par l'exploitant d'aéronefs.

4.2.2 Les frais d'administration ajoutés à la redevance payable par l'exploitant sont actuellement de 0,4016 % de cette redevance (pour l'année 2000) dans le cas d'EUROCONTROL. Dans le cadre du mécanisme du Royaume-Uni, pour les redevances danoises et islandaises et celles qui sont perçues dans le cadre du Programme concernant le système de contrôle des performances de maintien d'altitude, ces frais sont de l'ordre de 3 à 4,7 % cumulativement (c'est-à-dire qu'ils couvrent la perception de trois redevances différentes). Ces frais d'administration sont généralement constants en termes absolus mais ils ont fluctué au fil des ans parce que les redevances elles-mêmes variaient d'une année à l'autre; elles sont également beaucoup plus faibles en termes absolus que la redevance moyenne des États EUROCONTROL, ce qui explique dans une large mesure la différence de pourcentage. On notera qu'EUROCONTROL et le Royaume-Uni basent le pourcentage appliqué sur les dépenses réelles.

4.2.3 La structure des frais d'administration de l'IATA n'a pas été publiée, et leur assiette n'a pas été démontrée, mais les frais d'administration peuvent différer d'un État à l'autre. Compte tenu du niveau des redevances dans les États souscrivant au système de perception de l'IATA, les redevances perçues semblent en moyenne être considérablement plus élevées que les frais de perception imputés dans les deux autres systèmes. Cependant, on aurait besoin de renseignements supplémentaires pour faire une évaluation concluante.

5. **Analyse**

5.1 En dehors des zones géographiques bénéficiant des services de facturation et de perception de redevances offerts par EUROCONTROL et les Accords de financement collectif de l'OACI, les États qui souhaitent se prévaloir de tels avantages ont deux choix: soit établir un nouveau service conjoint de perception (ou peut-être un organisme auxiliaire, dans le cas des zones relevant de l'ASECNA ou de la COCESNA), soit souscrire au système de l'IATA. Dans certaines circonstances particulières, le mécanisme de l'IATA offre une solution de rechange attrayante et viable aux États aux prises avec des difficultés lorsque, par exemple, du fait de la limitation des ressources humaines et financières ainsi que de l'emplacement géographique ou des ravages d'un conflit armé, la perception de redevances par l'État a peu de chances de réussir. L'IATA dispose en effet d'un mécanisme et de ressources qui permettent une facturation et une perception efficaces. Par contre, son système n'offre pas le même degré de transparence que les services d'EUROCONTROL ou du Royaume-Uni. Le système de l'IATA pourrait être amélioré si, à l'instar des deux autres services conjoints de perception, d'une part il ajoutait le coût de la perception à la redevance au lieu de le retrancher avant de virer les redevances perçues au nom de l'État ou de la partie intéressée, et d'autre part, s'il se chargeait également du calcul de la redevance imputable à chaque vol.

5.2 Il est suggéré, à ce stade, que les États qui envisagent de recourir à un mécanisme ou un service quelconque de perception des redevances des services d'aéroport ou de navigation aérienne,

- 1) prennent en considération l'importance de contrôler la perception de leurs redevances (§ 3.1 ci-dessus);
- 2) étudient avec soin les termes dans lesquels le service de perception sera offert;
- 3) insistent sur l'identification et la description des coûts des services qui leur sont imputés;
- 4) veillent à ce que tout frais administratif soit inclus dans la redevance.

6. Suite à donner par la Conférence

6.1 La Conférence est invitée à prendre note du présent document et à convenir de recommander:

- a) que les États envisagent, lorsque cela leur est avantageux, de participer à des services conjoints de perception des redevances, en tenant compte des directives figurant en 5.2 ci-dessus;
- b) que le Conseil développe dans ce sens le texte pertinent du Doc 9082.