

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 5 de
l'ordre du jour: Politique de l'OACI**

**Point 5.1 de
l'ordre du jour: Statut, structure et forme de la politique de l'OACI**

**Point 5.2 de
l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI**

**INSERTION DES POLITIQUES OACI RELATIVES
AUX REDEVANCES DANS LES TEXTES DE L'OACI**

(Note présentée par Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine)

SOMMAIRE

Cette note fait remarquer qu'une résolution du Conseil datant de 1996 traitant de la question des droits environnementaux sur le transport aérien n'a jamais été publiée dans un document OACI officiel et, en tant que suite à donner par la Conférence, recommande dans le paragraphe 7 que toutes les politiques OACI relatives aux redevances soient intégrées dans un document officiel publié par l'OACI.

Introduction

1. L'OACI étudie depuis de nombreuses années l'application d'instruments économiques pour réduire ou éliminer les nuisances de l'aviation civile en matière d'environnement. Au départ, l'attention s'est portée sur le bruit des aéronefs qui a donné lieu en 1981 à la mise en place d'une politique OACI spécifique sur les redevances liées au bruit telle qu'exprimée dans les Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082/5).

(2 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.wp.71.fr.wpd

2. Afin d'éviter une situation dans laquelle des organismes autres que ceux de l'aviation interviennent dans ce secteur, il est important que l'OACI maintienne son rôle de leader concernant les problèmes environnementaux. Dans ce contexte, le travail effectué par le Comité de la protection de l'environnement en aviation du Conseil (CAEP — Committee on Aviation Environmental Protection) basé sur la Recommandation 2/13 de la Conférence sur la gestion des aéroports et des installations de route (CARFM — Conference on Airport and Route Facility Management) adoptée en 1991, influencera de manière considérable les futures décisions internationales en matière de politique environnementale. En raison du travail en cours du CAEP relatif aux options fondées sur le marché, une discussion concernant l'étude d'instruments économiques destinés à réduire ou éliminer l'incidence environnementale des émissions des moteurs des aéronefs n'est ni souhaitable ni conseillée au cours de cette conférence.

3. Dans une résolution adoptée en 1996, le Conseil de l'OACI a fortement recommandé que tout droit environnemental sur le transport aérien que les États pourraient vouloir introduire, devrait prendre la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds ainsi recueillis devraient être en premier lieu utilisés pour réduire l'incidence environnementale des émissions des moteurs d'aviation (c'est-à-dire en réparant les dommages spécifiques et en finançant des recherches pour le développement des technologies). Le Conseil a également rappelé qu'en application des principes de l'OACI, exprimés dans l'article 15 de la Convention de Chicago et conformément aux orientations des Déclarations du Conseil:

- a) les redevances ne devraient pas avoir d'objectif fiscal;
- b) les redevances devraient être liées aux coûts;
- c) les redevances ne devraient pas être discriminatoires vis-à-vis du transport aérien, par rapport à d'autres modes de transport.

4. La Résolution du Conseil adoptée en 1996 constitue une politique temporaire en attendant le travail du CAEP. En examinant cette politique, le Conseil a noté que bien que certains aspects de la politique OACI existant sur les redevances et les taxes soient pertinents, ni les redevances, ni les taxes liées aux émissions n'ont été spécifiquement identifiées et qu'il était souhaitable de consigner dans un seul texte concis la position de l'OACI sur ce sujet complexe, notamment pour clarifier cette position vis-à-vis des autres organismes politiques internationaux.

5. La Résolution fut transmise aux États sous le couvert de la lettre d'État AN 1/17.9-97/62 du 11 juin 1997. Cependant, elle n'a jamais été publiée dans un document OACI officiel, ce qui a rendu difficile l'application, par les secteurs aéronautique et les autres secteurs, de l'actuelle politique de l'OACI sur ce sujet.

6. La 32^e session de l'Assemblée de l'OACI, dans une nouvelle annexe de l'état récapitulatif des politiques et pratiques de l'OACI en matière de protection environnementale, a demandé au Conseil de poursuivre ses travaux sur la question des droits (redevances ou taxes) liés aux émissions, avec pour objectif de parvenir à une solution avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée (en 2001). Par ailleurs, il a été demandé aux États de s'abstenir de toute action unilatérale relative à l'introduction de droits liés aux émissions, incohérents avec la ligne de conduite temporaire en vigueur.

Suite à donner par la Conférence

7. La CEAC recommande que toutes les politiques OACI relatives aux redevances soient intégrées dans un document officiel publié par l'OACI.

