

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 5.2.2 de

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

**OBSERVATIONS SUR L'APPLICATION DANS LA PRATIQUE
DES PRINCIPES OACI DE POLITIQUE DE RECOUVREMENT DES COÛTS**

(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)

NOTE D'INFORMATION

SOMMAIRE

Cette note met en évidence les graves préoccupations des Etats membres de la CEAC et de l'Union européenne au sujet de certaines pratiques de la Fédération de Russie qui consistent à imposer des redevances en tant que condition préalable à l'octroi de droits de survol, notamment pour traverser la Sibérie sur des routes entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient. La volonté de l'Europe de tenter de chercher ensemble une solution constructive avec des avantages à long terme pour le système aéronautique russe est réitérée. La Conférence est invitée à prendre note de ce document.

ARTICLE 15 DE LA CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

1. L'Article 15 de la Convention de Chicago pose les trois principes de base suivants:
 - des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne dans un Etat contractant par les aéronefs de tous les autres Etats contractants;

- les redevances imposées par un État contractant pour l'utilisation desdits aéroports et installations de navigation aérienne par les aéronefs des autres États contractants ne doivent pas être supérieures aux redevances payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires; et
- aucun État contractant ne doit imposer de redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

DECLARATIONS DU CONSEIL DE L'OACI SUR LES REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

2. La politique en matière de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne figure de manière plus complète et plus détaillée dans les *Déclarations du Conseil aux Etats contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, dont la dernière édition porte la cote Doc 9082/5. La Déclaration sur les services de navigation aérienne énonce le principe général selon lequel, lorsque ces services sont mis à la disposition des vols internationaux, les fournisseurs peuvent demander aux usagers de supporter leur part des coûts y afférents, mais l'aviation civile ne devrait pas être appelée à supporter des charges qui ne lui sont pas imputables à juste titre (paragraphe 32) ; également que le coût à partager comprend la totalité des dépenses que représente la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations (paragraphe 34 1)). En outre, les coûts à prendre en compte devraient être les coûts évalués en fonction des installations et services, y compris les services par satellite, prévus et mis en œuvre dans le cadre du ou des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI, tels qu'approuvés par le Conseil de l'OACI. Ne devraient pas être pris en compte les coûts d'autres installations et services, sauf s'ils sont fournis à la demande des exploitants (paragraphe 34 2).

PREOCCUPATIONS EUROPEENNES

3. Pendant un certain nombre d'années, la CEAC, au nom de ses Etats membres, et la Commission européenne, au nom des Etats membres de l'Union européenne, ont fait savoir que ceux-ci étaient gravement préoccupés par la pratique poursuivie par les autorités aéronautiques russes qui consiste à exiger que des paiements compensatoires soient versés à Aeroflot, en tant que condition préalable à l'octroi pour les compagnies aériennes européennes de la permission de survoler la Sibérie, en utilisant le système de routes transsibériennes. Au titre de cette politique, les compagnies européennes paient, depuis de nombreuses années, des sommes de l'ordre de 220 millions d'Euros par an et il ne semble pas exister de comptabilité transparente quant à l'utilisation qui est faite de cet argent. Le Conseil de l'Union européenne a adopté le 11 décembre 1997 les Conclusions reproduites dans **l'Annexe**.

4. La CEAC et l'Union européenne acceptent pleinement la politique de l'OACI établie de longue date qui exige que les compagnies aériennes supportent leur part des coûts associés à la fourniture de services de navigation aérienne, qu'il s'agisse des routes transsibériennes ou d'autres routes. Toutefois, il est difficile de voir comment la pratique actuelle de la Fédération de Russie peut être considérée comme respectant la politique de l'OACI ou conforme à l'Article 15 de la Convention de Chicago.

5. La CEAC et l'Union européenne sont d'avis qu'il n'incombe pas seulement aux compagnies aériennes européennes d'effectuer des paiements compensatoires. Certaines compagnies aériennes d'Extrême-Orient et des Etats-Unis expriment également leur préoccupation.

VERS UN REGIME DE RECOUVREMENT DES COUTS PLUS REGULIER

6. En présentant cette Note d'information, la CEAC et l'Union européenne appellent à une approche coopérative, conjointe avec la Fédération de Russie dans un effort constructif pour trouver une voie à suivre qui soit mutuellement acceptable. Leurs fermes intentions sont qu'une telle solution apporterait des avantages à long terme pour le système aéronautique russe tout en facilitant une transition vers un système de recouvrement des redevances qui soit équitable, transparent et non discriminatoire, basé sur des principes et politiques reconnus sur le plan international.

SUITE A DONNER PAR LA CONFERENCE

7. La Conférence est invitée à prendre note de ce document.

ANNEXE

**Conclusions du Conseil de l'Union Européenne
(adoptées le 11 décembre 1997)**

(Traduction libre)

Le Conseil de l'Union européenne:

- souhaite exprimer sa grave préoccupation au sujet de la poursuite de la pratique contraire à la Convention de Chicago, selon laquelle les autorités aéronautiques exigent que des paiements dits "compensatoires" soient versés à la compagnie aérienne russe Aeroflot en tant que condition préalable à l'octroi pour les compagnies aériennes européennes de la permission de survoler la Sibérie entre l'Europe occidentale et l'Asie du Nord-est;
- appelle le gouvernement de la Fédération de Russie à coopérer:
 - a) afin de mettre fin à ce système de "compensations" tout en développant un système de recouvrement des redevances qui soit équitable, transparent et non discriminatoire, conformément aux normes internationales; et
 - b) afin de mettre en œuvre pleinement la liberté de transit du transport aérien pour traverser leurs territoires respectifs, étant donné qu'un système de transport aérien dynamique mondial est une question primordiale à l'échelle mondiale;
- exprime ici sa volonté d'examiner conjointement avec la Fédération de Russie les solutions qui apporteraient des effets économiques positifs pour le développement de l'aviation russe et d'autres activités connexes dans le domaine de l'aviation.

– FIN –

