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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 5.2 de

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

**UTILISATION DES AÉROPORTS ET DU SYSTÈME DE NAVIGATION
AÉRIENNE ET TRAITEMENT ÉQUITABLE DES USAGERS**

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

SOMMAIRE

La présente note contient une recommandation des États-Unis d'Amérique qui vise à renforcer les orientations du Doc 9082/5 relatives à la question du traitement non discriminatoire des usagers. Les États-Unis suggèrent que ces éléments indicatifs soient modifiés pour tenir compte d'un principe fondamental du recouvrement des coûts selon lequel il convient d'éviter en général le subventionnement croisé entre usagers.

1. Introduction

1.1 Un des principes fondamentaux figurant dans les orientations de l'OACI est que le calcul et l'application des redevances pour ce système ne doivent pas établir de discriminations. Comme l'observe l'OACI, ce principe s'applique d'égale façon aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. En ce qui concerne les aéroports, le Doc 9082/5, paragraphe 15 3) stipule :

«Les redevances ne doivent pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et les usagers qui ont la nationalité de l'État dont relève l'aéroport et qui exploitent des services internationaux similaires, ni entre deux ou plusieurs usagers étrangers d'un aéroport.»

De même, en ce qui concerne les services de navigation aérienne, le Doc 9082/5, paragraphe 37 3), stipule:

Le système de redevances ne doit pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et ceux qui ont la nationalité de l'État, ou des États, fournisseurs des services de navigation aérienne et qui exploitent des services similaires internationaux; il ne doit pas en établir non plus entre deux ou plusieurs usagers étrangers.»

2. Analyse

2.1 Si les orientations existantes excluent le traitement discriminatoire entre usagers internationaux qui exploitent des services similaires, elles n'excluent pas explicitement la discrimination et les subventionnements croisés entre usagers en général. Dans certains cas par exemple des usagers internationaux et nationaux du système reçoivent un traitement identique, mais des tarifs très différents leur sont facturés. Selon la façon dont les coûts sont répartis entre tous les usagers, les usagers internationaux peuvent être placés dans la situation indésirable où ils subventionnent les usagers nationaux du système.

2.2 Les États-Unis reconnaissent que les États sont bien en droit de subventionner tout groupe ou tous groupes particuliers d'usagers en reconnaissance d'avantages locaux, régionaux ou nationaux. Ils estiment par contre qu'il est inopportun d'exiger qu'un groupe d'usagers en subventionne un autre.

3. Suite à donner par la Conférence

3.1 La Conférence est invitée à recommander que le Conseil remanie comme suit les paragraphes 15 3) et 37 3) du Doc 9082/5:

- a) amender dans son entièreté le paragraphe 15 3) et le libeller comme suit: «Les redevances ne doivent pas établir de discrimination entre usagers d'un aéroport. Les différences dans les taux de redevances (en l'absence de subventions publiques directes) devraient être basées sur des différences dans les coûts et sur la contribution financière de l'utilisateur au développement de l'aéroport»;
- b) amender dans son entièreté le paragraphe 37 3) et le libeller comme suit: «Le système de redevances ne doit pas établir de discrimination entre usagers recevant des services de navigation aérienne. Les différences dans les taux de redevances (en l'absence de subventions publiques directes) devraient être basées sur des différences dans les coûts de la fourniture des services.»