



Doc 9908
CEANS 2008

Organisation de l'aviation civile internationale

RAPPORT DE LA CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (CEANS)

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

*Approuvé par la Conférence et
publié sous l'autorité du Secrétaire général*



**RAPPORT DE LA CONFÉRENCE
SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET
DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE
(CEANS)**

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

*Approuvé par la Conférence et
publié sous l'autorité du Secrétaire général*

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int.

***Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports
et des services de navigation aérienne (CEANS)***

N° de commande : 9908
ISBN 978-92-9231-185-8

© OACI 2008

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la Conférence sur l'économie des aéroports
et des services de navigation aérienne (CEANS)

à

Monsieur le Président du Conseil

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur les
travaux de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de
navigation aérienne (CEANS), qui s'est tenue au siège de l'OACI à
Montréal du 15 au 20 septembre 2008.



Daniel Cogliati
Président de la Conférence sur
l'économie des aéroports et des
services de navigation aérienne

Montréal, le 20 septembre 2008

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières		V
Introduction		1
Point 1 :	Questions nécessitant une interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers	
Point 1.1 :	Supervision économique	7
Point 1.2 :	Performances économiques et exigences minimales de compte rendu	11
Point 1.3 :	Consultations des usagers.....	15
Point 2 :	Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports	
Point 2.1 :	Gouvernance, propriété et contrôle	18
Point 2.2 :	Assiettes des redevances	22
Point 2.3 :	Répartition des coûts et systèmes de redevances	26
Point 2.4 :	Aspects de la non-discrimination	27
Point 2.5 :	Financement et recouvrement des coûts des mesures de sûreté.....	31
Point 3 :	Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne	
Point 3.1 :	Gouvernance, propriété et contrôle	33
Point 3.2 :	Assiettes des redevances	35
Point 3.3 :	Répartition des coûts et systèmes de redevances	36
Point 3.4 :	Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale.....	41
Point 4 :	Application des politiques de l'OACI sur les redevances	44
Appendice A	— Allocutions d'ouverture.....	47
Appendice B	— Liste des participants	53
Appendice C	— Liste des notes de travail	64

INTRODUCTION

Lieu et durée de la Conférence

1. La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) est ouverte le 15 septembre 2008 dans la salle de l'Assemblée du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à Montréal. M. Kobeh González, Président du Conseil, ouvre la Conférence, suivi de M. S.A.R. Hashem, Président du Comité du transport aérien, qui prononce une allocution. M. Taïeb Chérif, Secrétaire général, souhaite la bienvenue aux participants et présente le secrétariat de la Conférence. Les allocutions prononcées à la séance d'ouverture sont reproduites à l'Appendice A. La Conférence termine ses travaux le 20 septembre 2008.

Ordre du jour

2. La Conférence adopte l'ordre du jour ci-après, qui a été approuvé par le Conseil et qui figure dans la note CEANS-WP/1.

1. **QUESTIONS NÉCESSITANT UNE INTERACTION ENTRE LES ÉTATS, LES FOURNISSEURS ET LES USAGERS**

Examen de trois questions clés communes aux aéroports et aux services de navigation aérienne :

1.1 **Supervision économique**

Il incombe à l'État d'assurer la protection des usagers contre l'abus potentiel de toute position dominante de la part des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Cela peut se faire au moyen de la supervision économique, c'est-à-dire, la surveillance par l'État des pratiques commerciales et d'exploitation des fournisseurs de services. La Conférence examinera la portée de la supervision économique et ses formes, ainsi que les coûts et les avantages qui y sont associés, de même que le type de supervision qui pourrait être appliqué, en fonction des circonstances propres à chaque État.

1.2 **Performances économiques et exigences minimales de compte rendu**

L'évaluation des performances des aéroports et des ANSP, y compris le recours à des analyses comparatives, peut servir à améliorer la sécurité, la qualité des services, la productivité et la rentabilité des aéroports et des ANSP, et à appuyer les décisions en matière d'investissement. La Conférence débattrà, en vue de parvenir à un accord de toutes les parties prenantes, du type de données qui seraient fondamentales pour rendre compte de la performance des aéroports et des fournisseurs, et des exigences minimales de compte rendu pour mesurer la performance économique.

1.3 **Consultations des usagers**

Pour permettre un développement efficace du transport aérien, il est important que de bonnes relations existent entre les réglementeurs, les fournisseurs et les usagers. Or, beaucoup d'aéroports et d'ANSP dans le monde ne consultent pas les usagers ou n'ont pas créé un mécanisme adéquat de consultations périodiques. La Conférence examinera les mécanismes existants de consultation entre les aéroports, les ANSP et les usagers et envisagera des solutions novatrices afin de jeter les bases d'une saine coopération entre les fournisseurs et les usagers.

2. QUESTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'ÉCONOMIE ET À LA GESTION DES AÉROPORTS

Examen de questions propres aux aéroports :

2.1 Gouvernance, propriété et contrôle

Les changements dans la gouvernance, la propriété et le contrôle des aéroports, y compris les investissements transfrontaliers dans les aéroports privatisés, peuvent avoir une incidence sur les obligations des États en matière de fourniture et d'exploitation des services d'aéroport. Se fondant sur l'expérience de la commercialisation et de la privatisation, la Conférence examinera l'influence qu'exercent les différentes structures de gouvernance sur la performance des aéroports ainsi que les mesures que les États peuvent prendre pour assurer le respect de toutes leurs obligations.

2.2 Assiette des redevances

L'assiette des redevances tient généralement compte des coûts d'exploitation et de maintenance, des coûts du capital et de l'amortissement des immobilisations (basés dans la plupart des cas sur la valeur historique), et d'un rendement de l'actif « raisonnable ». La Conférence essaiera de parvenir à un consensus sur les façons possibles d'évaluer ce qui constituerait un taux de rendement « raisonnable » et examinera la possibilité de regrouper plusieurs assiettes de coûts aéroportuaires en une seule aux fins du calcul des redevances.

2.3 Répartition des coûts et systèmes de redevances

Les politiques et éléments indicatifs actuels de l'OACI sur les redevances d'aéroport contiennent des dispositions sur la manière d'imputer les coûts des différentes installations et des différents services d'aéroport aux diverses catégories d'utilisateurs. Toutefois, on constate l'émergence de nouvelles tendances, comme celle d'imputer les coûts en se fondant sur le nombre de passagers, ce qui comprend l'ensemble ou la plupart des assiettes de calcul des coûts des activités aéronautiques. La Conférence examinera si ces nouvelles approches sont conformes aux politiques de l'OACI et elle examinera des amendements appropriés à apporter aux politiques et éléments indicatifs sur la répartition des coûts.

2.4 Aspects de la non-discrimination

Au cours des dernières années, les exploitants d'aéroports ont mis au point des redevances différentielles pour attirer et conserver de nouveaux services des compagnies aériennes, par exemple des rabais sur les redevances de services passagers ou des régimes incitatifs visant certaines compagnies, y compris les transporteurs à faibles coûts. Certaines de ces redevances différentielles pourraient être non transparentes, discriminatoires et anticoncurrentielles, surtout lorsqu'elles constituent une forme d'aide étatique. La Conférence se penchera sur la question de savoir comment traiter des mesures prises par des exploitants d'aéroports qui risquent de créer un traitement non équitable, ainsi que sur la question de l'accès aux installations aéroportuaires.

2.5 Financement et recouvrement des coûts des mesures de sûreté

D'après les politiques de l'OACI sur les redevances de sûreté, les coûts afférents aux fonctions de sûreté assurées par les États, telles que les activités générales de police, le renseignement et la

sûreté nationale, ne devraient pas être répercutés sur les usagers des aéroports. Cependant, les pratiques diffèrent d'après les régions et les États et elles peuvent avoir des incidences financières sur les usagers. La Conférence passera en revue les politiques actuelles et examinera comment parvenir à une mise en œuvre plus harmonieuse des politiques de l'OACI sur les redevances de sûreté aux aéroports.

3. QUESTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'ÉCONOMIE ET À LA GESTION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Examen de questions propres aux services de navigation aérienne :

3.1 Gouvernance, propriété et contrôle

Bien que des ANSP autonomes et commercialisés aient été mis sur pied dans de nombreux États, le problème du financement se pose encore dans d'autres. La Conférence se penchera sur l'importance d'une plus grande sensibilisation aux politiques de l'OACI en matière de mise en place d'ANSP autonomes, et particulièrement en matière de séparation entre les fonctions de réglementation et d'exploitation. Elle passera également en revue les expériences de commercialisation et examinera leur incidence sur la performance des ANSP, en accordant une attention particulière aux structures de gouvernance et de gestion.

3.2 Assiette des redevances

L'assiette des redevances des ANSP tient généralement compte des coûts d'exploitation et de maintenance, des coûts du capital et de l'amortissement des immobilisations, ainsi que d'un rendement de l'actif « raisonnable ». La Conférence essaiera de parvenir à un consensus sur les façons possibles d'évaluer ce qui constituerait un taux de rendement « raisonnable » pour les ANSP. Elle abordera aussi la question des fonds de prévoyance mis en place pour faire face à des baisses importantes et imprévues de trafic ou de recettes.

3.3 Répartition des coûts et systèmes de redevances

L'imputation des coûts aux services de contrôle de la circulation aérienne se fait habituellement en suivant la distinction entre contrôle d'aérodrome, contrôle d'approche et contrôle régional. La Conférence examinera les faits survenus récemment, ainsi que la nécessité et les incidences d'une catégorisation différente des services basée sur les portions de l'espace aérien et la phase du vol, qui pourrait conduire à la mise en place de redevances par zone (différentielles). Elle examinera aussi la pertinence de l'élément du poids des aéronefs dans le barème des redevances, de même que les incitatifs susceptibles de s'appliquer aux fournisseurs comme aux usagers.

3.4 Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale

Le concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale a pour objectif d'offrir des bénéfices d'ordre opérationnel, économique et environnemental à tous les membres de la communauté ATM. La mise en œuvre efficiente et rentable d'un système ATM sans discontinuité sera facilitée par une coopération multilatérale et des arrangements institutionnels en vue du financement et de l'imputation des redevances. La Conférence passera en revue les travaux de l'OACI sur les aspects économiques, organisationnels et de gestion liés à la mise en œuvre du concept d'ATM mondiale, et examinera l'appui et les orientations pratiques que l'OACI pourrait offrir aux États,

ainsi qu'aux entités régionales et sous-régionales, notamment des orientations en matière de calcul des redevances.

4. APPLICATION DE LA POLITIQUE DE L'OACI SUR LES REDEVANCES

L'OACI a élaboré des politiques et des éléments indicatifs complets sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, mais les États ne les appliquent pas toujours entièrement. Cela s'explique souvent par le fait que les États ne les connaissent pas et ne s'engagent pas fermement à les appliquer. Cette situation risque de ne pas s'améliorer avec la commercialisation et la privatisation, qui conduisent à des changements de gouvernance, de propriété et de contrôle des aéroports et des ANSP. La Conférence examinera les moyens possibles de faire connaître davantage les politiques de l'OACI et de faire en sorte que les États, les aéroports et les ANSP les mettent mieux en œuvre.

Structure et règlement intérieur

3. La Conférence a siégé en plénière et a tenu 10 séances. L'examen formel de l'ordre du jour a été précédé, le dimanche 14 septembre, d'un symposium sur le thème « Défis pour les aéroports et les services de navigation aérienne », qui préparait le terrain pour les délibérations et faisait ressortir certaines questions clés que la Conférence devait examiner dans un cadre informel avant de commencer ses travaux proprement dits le lundi 15 septembre.

4. Le règlement intérieur est le *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683). La règle 26, qui prévoit l'établissement de comptes rendus analytiques, a été suspendue par le Conseil.

Participation

5. Les 103 États contractants de l'OACI ci-après étaient représentés à la Conférence :

Albanie	Chine	Guatemala
Allemagne	Colombie	Guinée
Arabie saoudite	Costa Rica	Guinée équatoriale
Argentine	Côte d'Ivoire	Haïti
Arménie	Cuba	Inde
Australie	Danemark	Indonésie
Autriche	Égypte	Irlande
Barbade	El Salvador	Islande
Belgique	Émirats arabes unis	Italie
Bénin	Équateur	Jamahiriya arabe libyenne
Bolivie	Espagne	Jamaïque
Botswana	États-Unis	Japon
Brésil	Éthiopie	Kazakhstan
Burkina Faso	Fédération de Russie	Kenya
Burundi	Finlande	Lesotho
Cameroun	France	L'ex-République yougoslave
Canada	Gabon	de Macédoine
Cap-Vert	Ghana	Liban
Chili	Grèce	Libéria

Lituanie	Panama	Soudan
Madagascar	Paraguay	Suède
Malaisie	Pays-Bas	Suisse
Mali	Pérou	Tchad
Malte	Philippines	Thaïlande
Maurice	Pologne	Togo
Mauritanie	Portugal	Trinité-et-Tobago
Mexique	République de Corée	Tunisie
Mozambique	République dominicaine	Turquie
Namibie	République tchèque	Ukraine
Niger	République-Unie de Tanzanie	Uruguay
Nigéria	Roumanie	Venezuela
Norvège	Royaume-Uni	Viet Nam
Nouvelle-Zélande	Sénégal	Yémen
Ouganda	Serbie	Zambie
Pakistan	Singapour	

6. Les 17 délégations* ci-après ont assisté à la Conférence en qualité d'observateurs :

Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
 Association du transport aérien international (IATA)
 Banque mondiale
 Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)
 Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
 Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)
 Commission européenne (CE)
 Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
 Comité aéronautique inter-États (CAI)
 Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
 Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)
 Conseil international des aéroports (ACI)
 Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)
 Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COSESNA)
 Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
 Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
 Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA)

7. La liste des participants figure à l'Appendice B.

Bureau

8. La Conférence a élu le bureau ci-après :

Président de la Conférence :	M. Daniel Cogliati (Canada)
Première Vice-Présidente :	M ^{me} Siew Huay Tan (Singapour)
Deuxième Vice-Président :	M. Ramesh Lutchmedial (Trinité-et-Tobago)

* L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) a soumis une note de travail mais n'a pas assisté à la Conférence.

Secrétariat

9. La Directrice du transport aérien, M^{me} F. Odutola, a rempli les fonctions de secrétaire de la Conférence, assistée de M. Ö. Magnusson, Chef de la Section de la politique économique et de la gestion de l'infrastructure. M^{me} M. Boulos, M. J. de la Cámara, M^{me} C. Fischer, M. T. Hasegawa, M. B. Peguillan, M. Y.-Z. Wang, M^{me} H. Biernacki, M. L. Fonseca et M. E. Gngang étaient secrétaires adjoints. Les personnes ci-après ont assuré les fonctions suivantes : liaison avec la Direction du transport aérien, M. R.I.R Abeyratne ; coordination de la documentation et de la page web, M^{me} S. Joseph ; coordination de la vérification des lettres de créance, M. Z. Anwar et M^{me} A.-M. Steiman ; et supervision des services de secrétariat, M^{mes} S. Brain et N. Souto. M. J. Begin, Directeur adjoint du transport aérien, a rempli les fonctions de conseiller de la Conférence.

10. Les services administratifs et linguistiques étaient assurés sous la direction de M^{me} F. Liu, Directrice de l'administration et des services, par M. M. Blanch, Chef de la Section des services de conférence et de bureau, par M^{me} D. Rahmani, Administratrice du Contrôle de la documentation, et M^{me} E.M. McCarthy, Chef par intérim de la Section interprétation.

Documentation

11. Une liste des documents liés aux travaux de la Conférence figure à l'Appendice C.

Point 1 : Questions nécessitant l'interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers
1.1 : Supervision économique

1.1.1 Documentation

Note WP/4 : le **Secrétariat** analyse l'objet de la supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne et examine la manière de choisir la forme appropriée de supervision économique. Il réaffirme que la supervision économique est une responsabilité de l'État comprenant divers objectifs de politique publique, notamment la prévention du risque qu'un fournisseur de services puisse abuser de sa position dominante. S'il est jugé nécessaire d'assurer une supervision économique au-delà de la loi sur la concurrence, le degré de concurrence, les coûts et les avantages qui s'y rattachent et les cadres juridique, institutionnel et de gouvernance doivent être pris en considération. La note propose d'amender le texte du Doc 9082 pour préciser l'objet, la portée et le choix de la forme appropriée de supervision économique.

Note WP/69 : l'**Ouganda** estime que les organisations régionales peuvent fournir les ressources nécessaires aux États qui n'ont pas la capacité d'assurer eux-mêmes une supervision économique adéquate. Des mécanismes devraient être mis en place pour que l'OACI travaille avec ces organisations régionales dans le cadre de l'élaboration d'éléments indicatifs.

Note WP/71 : les **États-Unis** proposent d'amender le texte du Doc 9082 proposé dans la note WP/4 pour souligner la nécessité de mesurer et d'appliquer les interventions réglementaires d'une manière proportionnée aux circonstances.

Note WP/58 : **53 États africains** décrivent le rôle de la CAFAC en tant qu'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro en charge de la supervision économique de l'industrie de transport aérien libéralisée de l'Afrique. La note prie instamment les États de mettre en œuvre la résolution de l'Assemblée de l'OACI concernant la réglementation économique du transport aérien international.

Note WP/22 : l'**OMT** estime que la supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne est une responsabilité nécessaire de l'État et qu'il convient de favoriser un bon équilibre entre la sécurité, la sûreté, la facilitation, les questions environnementales et les questions économiques. L'ensemble des instruments économiques devrait se traduire par des avantages nets pour tous les pays en développement et, en particulier, par des mesures préférentielles pour les pays les moins développés.

Note WP/53 : le **CAI** appuie la note WP/4 et confirme le rôle des États dans la supervision économique par l'application de dispositions législatives ou par l'établissement d'un mécanisme réglementaire approprié pour résoudre les questions relatives à l'augmentation des coûts du carburant d'aviation.

Note WP/27 : l'**ACI** souligne que l'application de la même forme de supervision économique aux aéroports et aux fournisseurs de services de navigation aérienne ne tient pas compte des différences entre ces deux fournisseurs, en particulier du différent niveau de concurrence. La proposition d'amendement du Doc 9082 doit donc être compatible avec l'hypothèse de base selon laquelle les aéroports, en tant que tels, n'occupent pas une position dominante sur le marché. La note conclut que les interventions réglementaires doivent être limitées au minimum, être soumises à une analyse coûts-avantages et assurer des investissements suffisants pour satisfaire la demande future.

Note WP/46 : l'**IATA** décrit brièvement la nécessité d'appliquer la supervision économique à tous les aéroports et à tous les fournisseurs de services de navigation aérienne, quel que soit le degré de concurrence ou leur taille, vu qu'il s'agit d'une responsabilité de l'État. La note souligne que la réglementation économique doit être appliquée lorsqu'il n'existe pas de concurrence pour protéger les usagers d'éventuels abus de monopole. Cette idée est concrétisée dans une proposition d'amendement du texte du Doc 9082 proposé dans la note WP/4.

Note WP/24 : l'**ITF** indique que la supervision économique peut avoir des incidences directes sur les conditions d'emploi des travailleurs. L'OACI devrait donc tenir compte, dans l'établissement d'un cadre réglementaire, de la nécessité d'équilibrer les besoins des usagers, des employés et des autres parties prenantes.

Note WP/18 (note d'information) : le **Secrétariat** résume les résultats d'un récent sondage sur la propriété, l'organisation et les pratiques réglementaires des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne en 2007 et sur les changements qu'il est prévu d'y apporter.

Note WP/41 (note d'information) : le **Mali** présente des renseignements sur ses pratiques et expériences actuelles dans le domaine de la supervision économique, de la gestion des performances économiques et de la consultation des usagers. La note appuie aussi les amendements que le Secrétariat propose d'apporter au Doc 9082 (WP/4, 5 et 6).

Note WP/63 (note d'information) : la **République de Corée** décrit le rôle de son gouvernement dans la supervision économique et la gestion des performances des exploitants d'aéroports nationaux exploités par des organisations indépendantes.

Note WP/66 (note d'information) : l'**ACI** résume son dernier rapport sur les prévisions de trafic mondial, qui indique notamment que le volume de passagers dépassera les 5 milliards en 2009 et atteindra les 11 milliards en 2027.

1.1.2 Examen de la question

1.1.2.1 Afin de faciliter l'examen de la question de la supervision économique, le Président de la Conférence précise la différence entre les termes « supervision économique » et « réglementation économique » en citant les définitions données dans l'Appendice 3 du Doc 9082.

1.1.2.2 La Conférence accorde un large appui aux grandes lignes du projet de conclusions présenté par le Secrétariat dans la note WP/4, reconnaissant en général la nécessité d'exercer une supervision économique dans l'environnement de plus en plus commercialisé et privatisé des aéroports et

des services de navigation aérienne. Elle est saisie de plusieurs propositions visant à améliorer le nouveau texte qu'il est proposé d'incorporer dans le Doc 9082. La Conférence estime qu'elle doit se concentrer sur les projets de conclusions plutôt que sur la formulation détaillée des amendements à apporter au Doc 9082. Elle convient que le Secrétariat tiendra compte des observations et des propositions formulées pendant l'examen de la question lors de la rédaction de la version finale des amendements du Doc 9082 qui seront soumis à l'examen du Conseil.

1.1.2.3 Lors de l'examen des différentes formes de supervision économique, un certain appui est accordé à l'idée de donner aux États plus de souplesse dans le choix de la forme de supervision économique appropriée et dans l'application de la supervision économique en fonction des circonstances qui leur sont propres. La Conférence ne voit pas la nécessité d'une telle mesure.

1.1.2.4 En ce qui concerne les propositions relatives à une application plus large ou plus limitée des principes de non-discrimination et de transparence et la proposition d'appliquer la supervision économique à « tous » les fournisseurs de services, la Conférence estime que ces amendements seraient superflus, voire inutiles, étant donné que le Doc 9082 contient déjà ces principes.

1.1.2.5 La Conférence exprime son appui à une proposition de modification du texte sur un des objectifs de la politique publique. Il est convenu de remplacer la phrase « de fournir des incitatifs pour la consultation des usagers » par « d'assurer la consultation des usagers ».

1.1.2.6 Il est fait valoir qu'il convient de tenir dûment compte des besoins et des défis des pays en développement et du fait que certains d'entre eux ne possèdent pas les fonds nécessaires pour investir dans l'infrastructure aéronautique pour répondre à la demande actuelle, ni les ressources pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision économique étant donné les priorités plus pressantes dans le domaine de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement et de la libéralisation du transport aérien. Il est convenu à ce propos qu'une approche régionale, comme celle qui est proposée dans les notes WP/58 et WP/69, pourrait être une option utile pour les États en leur permettant de mettre leurs ressources en commun pour exercer leurs fonctions de supervision économique.

1.1.3 **Recommandation**

1.1.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la supervision économique au titre du point 1.1 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 1 — Supervision économique

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États tiennent compte du fait que la supervision économique est une responsabilité étatique dont les objectifs sont notamment : de prévenir le risque qu'un fournisseur de services puisse abuser de sa position dominante, d'assurer la non-discrimination et la transparence dans l'application des redevances, de veiller à ce que la capacité réponde à la demande actuelle et future et de protéger les intérêts des passagers et autres utilisateurs ultimes, en équilibre avec les efforts des entités autonomes/privées pour obtenir les effets optimaux de la commercialisation ou de la privatisation. Afin de promouvoir ces objectifs conformément à la forme de supervision économique adoptée, les États devraient veiller à ce que les fournisseurs

de services consultent les usagers et qu'ils établissent et mettent en œuvre des systèmes appropriés de gestion de performances ;

- b) que les États choisissent la forme de supervision économique qui convient le mieux à leurs circonstances particulières tout en limitant les interventions réglementaires à un minimum et selon les besoins et, qu'au moment de choisir la forme appropriée de supervision économique, ils prennent en considération le degré de concurrence, les coûts et les avantages liés à d'autres formes de supervision, ainsi que les cadres juridique, institutionnel et de gouvernance ;
- c) que les États qui n'ont pas la capacité d'exercer adéquatement les fonctions de supervision économique envisagent l'adoption d'une approche régionale à cette fin ;
- d) que l'OACI amende le Doc 9082 pour préciser l'objet et la portée de la supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne en ce qui concerne ses différentes formes et le choix de la forme de supervision la plus appropriée.

Point 1 : Questions nécessitant l'interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers
1.2 : Performances économiques et exigences minimales de compte rendu

1.2.1 Documentation

Note WP/5 : le **Secrétariat** souligne l'importance de la gestion des performances et de la nécessité pour les États d'encourager leurs aéroports et leurs ANSP à mettre en place des systèmes de gestion des performances. La note a conclu que les fournisseurs de services devraient se fixer des objectifs de performance dans au moins quatre domaines clés de performance (KPA), à savoir la sécurité, la qualité du service, la productivité et la rentabilité, et rendre compte des résultats obtenus en fonction d'indicateurs pertinents pour chacun de ces domaines clés. La note propose d'apporter un changement au Doc 9082 pour préciser les éléments qui constituent un processus de gestion des performances, notamment les quatre KPA et la consultation avec les usagers et les autres parties intéressées.

Note WP/55 : la **France, au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs membres**, examine un certain nombre de méthodes par lesquelles les incidences sur l'environnement pourraient être prises en compte dans les performances des aéroports et des ANSP. Les performances en matière d'environnement devraient faire partie des objectifs généraux de performance à l'échelle régionale et/ou nationale. La note propose que l'OACI entreprenne d'autres travaux dans ce domaine, afin notamment d'élaborer des critères éventuels de performances environnementales pour les ANSP, ainsi que d'établir les liens entre la réalisation des objectifs de performance et les barèmes de redevances pour les ANSP.

Note WP/52 : la **Commission européenne** et **EUROCONTROL** décrivent les efforts consentis au niveau européen en vue de la mise en œuvre d'un système axé sur les performances qui couvre l'ensemble des services de navigation aérienne, conformément aux politiques de l'OACI et, là où c'est possible, qui aille plus loin que ces politiques. La note souscrit aux conclusions présentées par le Secrétariat de l'OACI dans la note WP/5 et demande à l'OACI d'envisager d'établir un dialogue régulier avec les organisations régionales afin d'améliorer la performance des services de navigation aérienne et d'aider les usagers de l'espace aérien à faire face aux défis économiques.

Note WP/22 : l'**OMT** considère qu'il est essentiel d'établir, de surveiller et de mettre à la disposition du public des paramètres de performance, dans le contexte de valeurs telles que l'efficacité systémique, la sécurité, la sûreté, la facilitation et l'environnement. Elle a aussi appelé l'attention sur la valeur potentielle d'enregistrer, de surveiller et de publiciser les durées de traitement pour les passagers par rapport aux objectifs indiqués dans les pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI.

Note WP/28 : l'**ACI** déclare que les exigences de performance des aéroports ne devraient pas être les mêmes que celles des ANSP, en raison de la différence entre des environnements concurrentiels et commerciaux. La note a conclu qu'il conviendrait d'établir des indicateurs de performance pertinents et appropriés (à la différence des objectifs) et d'inclure tous les fournisseurs de service aéroportuaire. Pour tenir compte de son point de vue, l'ACI propose un nouvel amendement au texte du Doc 9082 présenté dans la note WP/5.

Note WP/34 : la **CANSO** présente un tableau général des travaux qu'elle exécute avec ses ANSP membres dans le domaine de l'évaluation et de l'analyse comparative des performances. Un système ATM mondial de mesure de performances est en voie d'établissement, en consultation avec les clients et les autres parties prenantes, qui aidera les différents ANSP à optimiser leurs performances et répondra aux besoins des organismes de supervision des services de navigation aérienne.

Note WP/24 : l'**ITF** souligne la nécessité de la participation des ouvriers du transport à l'établissement d'un système de gestion des performances. La note propose d'inclure une mention des ouvriers du transport dans le texte du Doc 9082 présenté dans la note WP/5.

Note WP/18 (note d'information) : le **Secrétariat** présente des renseignements sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

Note WP/41 (note d'information) : le **Mali** présente des renseignements sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

Note WP/63 (note d'information) : la **République de Corée** présente des renseignements sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

Note WP/56 (note d'information) : la **Commission européenne** présente des renseignements sur ce point (voir paragraphe 3.4.1).

1.2.2 Délibérations

1.2.2.1 La Conférence examine ce point en se fondant sur la note WP/5 du Secrétariat, ainsi que sur plusieurs autres notes qui contenaient des propositions particulières sur la question des performances économiques. Les participants reconnaissent de façon générale l'importance et l'avantage de la gestion des performances, ainsi que la nécessité pour les États d'assurer que leurs aéroports et leurs ANSP mettent en place de tels systèmes. Un appui général est exprimé en faveur de la mise à jour des politiques de l'OACI afin de tenir compte des progrès récents, et des projets de conclusions présentés dans la note WP/5.

1.2.2.2 Divers points de vue sont exprimés à l'issue de l'examen de la note WP/5, dans laquelle il est proposé que les performances environnementales soient incluses parmi les objectifs généraux de performance et que l'OACI entreprenne l'élaboration de directives de politique sur des critères éventuels de performances environnementales pour les ANSP. Certains participants appuient la proposition, mais de nombreux autres estiment qu'il serait prématuré que l'OACI entreprenne une telle tâche étant donné que les questions environnementales sont couvertes par d'autres tribunes de l'OACI responsables de l'environnement en aviation. Après des débats prolongés, la Conférence convient que la question devrait être renvoyée aux instances appropriées de l'OACI pour examen. La Conférence note également que la CEAC envisage de faire une étude sur la question, et d'en présenter les résultats à l'OACI à la 4^e réunion du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) en juin 2009.

1.2.2.3 La Conférence se penche ensuite sur la proposition figurant dans la note WP/28, selon laquelle des indicateurs de performance appropriés devraient être établis pour les secteurs clés de performance (KPA), mais que des objectifs ne sont pas nécessaires ; elle conclut qu'il ne peut y avoir d'indicateur de performance sans objectif, et qu'aucune modification des projets de conclusions de la note WP/5 n'est donc nécessaire.

1.2.2.4 En ce qui concerne la proposition présentée dans la note WP/24 visant à ajouter les « conditions d'emploi du personnel » comme KPA et à inclure les « syndicats et associations professionnelles » dans le processus de consultation, il est avancé que de telles inclusions risquent de créer une confusion avec les dispositions existantes des Annexes 6, 11 et 14 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago). De nombreux participants estiment que la CEANS n'est pas la tribune appropriée pour débattre de telles questions. La Conférence convient donc de conserver sans modification le texte des projets de conclusions de la note WP/5.

1.2.2.5 Il est proposé que l'OACI envisage d'établir un dialogue continu avec les organisations régionales sur la question des performances économiques. Considérant qu'un tel dialogue serait avantageux aux deux parties, la Conférence convient de recommander que l'OACI donne suite à cette proposition, le cas échéant.

1.2.2.6 Enfin, pour ce qui est de la proposition contenue dans la note WP/22, visant à inclure la facilitation comme un autre KPA, la Conférence conclut que cette question pourrait être couverte par les dispositions existantes de l'Annexe 9 — Facilitation à la Convention de Chicago, tout comme les KPA recommandés dans la note WP/5, par exemple sous la rubrique « qualité du service » ou « productivité ».

1.2.3 **Recommandation**

1.2.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives aux performances économiques et aux exigences minimales de compte rendu au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 2 — Performances économiques et exigences minimales de compte rendu

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que, la gestion des performances étant un outil de gestion important pour les fournisseurs de services, les organismes de réglementation et les usagers, les États veillent, dans le cadre de leurs responsabilités de supervision économique, à ce que leurs fournisseurs de services élaborent et mettent en place des systèmes adéquats de gestion des performances ;
- b) que les États s'assurent que leurs fournisseurs de services fixent des objectifs de performance avec, à tout le moins, le but d'améliorer continuellement leurs performances dans les quatre domaines clés (la sécurité, la qualité du service, la productivité et la rentabilité) et fassent état des résultats obtenus au titre d'au moins un indicateur par domaine clé. Les États peuvent choisir d'autres domaines clés en fonction de leurs objectifs et de leurs circonstances particulières ;
- c) que l'OACI modifie le Doc 9082 pour recommander que les fournisseurs de services mettent en place des systèmes de gestion des performances, et pour y intégrer les principaux éléments de ces systèmes, en mettant l'accent sur le choix des domaines clés et des indicateurs correspondants ;

- d) que l'OACI établisse, le cas échéant, un dialogue avec les organisations régionales sur les performances économiques, afin d'améliorer les performances du système des services de navigation aérienne.

Point 1 : Questions nécessitant l'interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers
1.3 : Consultations des usagers

1.3.1 Documentation

Note WP/6 : le **Secrétariat** préconise l'élaboration de lignes directrices auxquelles les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne devraient adhérer pour que les usagers soient convenablement consultés sur les questions qui pourraient les toucher de manière importante, c'est-à-dire le niveau et la structure des redevances, le développement de la capacité et les investissements. Cela vise à renforcer la coopération entre les fournisseurs de services et les usagers. La note propose d'établir un processus de consultation permanent et régulier lorsqu'il n'existe pas d'arrangements de coopération entre fournisseurs et usagers, et en conséquence présente une proposition d'amendement du Doc 9082 visant à incorporer le concept d'un mécanisme de consultation permanent et régulier dans de nouveaux paragraphes et à amalgamer deux sections actuelles en une seule section s'appliquant à la fois aux aéroports et aux fournisseurs de services de navigation aérienne.

Note WP/70 : l'**Ouganda** traite la question de la consultation des usagers dans un cadre qui permette de s'assurer que le processus de consultation ne paralyse pas la fourniture et le développement des aéroports et des services de navigation aérienne. La note examine aussi la nécessité d'élaborer des mécanismes pour répondre aux besoins des usagers, en insistant particulièrement sur le tourisme.

Note WP/22 : l'**OMT** souligne la nécessité d'élargir le concept d'usagers d'aéroport pour englober les passagers, qui devraient dans la mesure du possible être inclus dans certaines parties du processus de consultation.

Note WP/53 : la **CAI** appuie la note WP/6, en vue d'établir des conditions équilibrées et mutuellement acceptables de collaboration entre les fournisseurs de services et les usagers.

Note WP/29 : l'**ACI** estime que le processus de consultation permanent proposé dans la note WP/6 compromet l'autonomie du fournisseur de services. Le processus de consultation doit plutôt être souple et fondé sur des propositions spécifiques faites par les fournisseurs de services pour les exploitants d'aéronefs, et tenir d'abord compte des intérêts actuels et futurs des passagers et des autres usagers finaux. Il affirme que les consultations diffèrent des négociations et n'exigent pas d'accord entre les parties. Lorsque la consultation ne mène à aucun accord, le fournisseur doit rester libre de mettre en œuvre sa décision. Il est essentiel que toute procédure d'appel soit conforme au type de supervision économique adopté dans l'État concerné. La note propose d'amender le Doc 9082 pour spécifier les caractéristiques et l'objectif du processus de consultation.

Note WP/35 : la **CANSO** décrit brièvement son modèle de gestion de la relation avec les clients, qui est basé sur les travaux de son Groupe de travail sur les relations avec le consommateur (CRWG) et sur plusieurs principes fondamentaux. Ce modèle est exposé dans le Guide to Customer Relationship Management de la CANSO et sert à orienter les meilleures pratiques dans l'établissement d'un processus de consultation permanent, régulier et bénéfique pour tous.

Note WP/26 : l'**IAOPA** fait observer que la tenue de consultations régulières sur des questions de fond entre usagers et fournisseurs de services est très souhaitable mais que ces consultations ne sont pas toujours menées de manière à garantir une bonne communication des informations et un échange de vues. La note propose de modifier le texte de l'amendement du Doc 9082 proposé dans la note WP/6 pour renforcer le mécanisme d'appel lorsque les consultations ne mènent à aucun accord et pour allonger les délais d'application des changements qu'il est prévu d'apporter aux systèmes, aux niveaux de service ou aux redevances.

Note WP/47 : l'**IATA** indique qu'il est nécessaire de renforcer davantage les politiques de l'OACI sur la consultation des usagers et note que, d'après les résultats d'un sondage réalisé par l'IATA, les usagers se heurtent encore à un manque total de consultation et de transparence dans de nombreux États. Les États doivent veiller à rendre obligatoires les consultations des usagers par la mise en place d'une réglementation économique, d'un mécanisme réglementaire indépendant ou d'une législation nationale. La note propose de modifier le texte de l'amendement du Doc 9082 proposé dans la note WP/6.

Note WP/41 (note d'information) : le **Mali** fournit certains renseignements qui s'appliquent au point 1.3 de l'ordre du jour (voir § 1.1.1).

Note WP/64 (note d'information) : la **République de Corée** décrit comment il a été possible de modifier les redevances à l'aéroport international d'Incheon à la suite d'une consultation des usagers.

1.3.2 Examen de la question

1.3.2.1 La Conférence reconnaît en général l'importance des consultations pour établir, entre fournisseurs de services et usagers, des relations solides fondées sur la confiance et une compréhension mutuelle des besoins de chacun. Elle appuie fermement l'orientation générale de la note WP/6, présentée par le Secrétariat en vue de renforcer les politiques de l'OACI en matière de consultation des usagers. Dans le cadre de l'examen des conclusions proposées et de la proposition d'amendement des parties pertinentes du Doc 9082, la Conférence étudie également certaines propositions précises visant à préciser ou à améliorer le texte de l'amendement.

1.3.2.2 La proposition du Secrétariat visant à mettre en place « un processus de consultation permanent et régulier » soulève certaines préoccupations, notamment en ce qui concerne l'emploi du terme « permanent » et les implications qu'il pourrait avoir en pratique. Le Secrétariat explique que l'objectif visé est de renforcer le processus de consultation par la mise en place d'un mécanisme ou d'un processus à cet effet. De nombreux participants estiment que l'expression « processus de consultation clairement défini et régulier » permettrait mieux d'atteindre cet objectif et la Conférence accepte la proposition. Il est également proposé de préciser la fréquence des consultations « régulières » (par exemple, une fois l'an). Vu que les consultations pourraient être déterminées par de nombreux facteurs, la Conférence estime que la question d'une directive expresse sur la fréquence des consultations serait mieux traitée par l'OACI lors de l'élaboration des éléments indicatifs des manuels pertinents plutôt qu'au niveau de la politique.

1.3.2.3 En ce qui concerne les « usagers » qui devraient être consultés, certaines propositions visent à inclure les passagers et d'autres parties dans les consultations, ainsi qu'à les limiter aux exploitants d'aéronefs. Tout en reconnaissant que les intérêts des passagers et des autres usagers des services doivent être dûment pris en compte, la Conférence estime que ce point serait mieux traité dans le

cadre des objectifs de la politique publique de la supervision économique et décide de conserver le terme « usagers » dans le contexte de la consultation.

1.3.2.4 La question de savoir lequel des termes « assurer » ou « encourager » traduit le mieux la force de l'intérêt de l'État dans les consultations réalisées dans le contexte de la supervision économique fait l'objet d'un long débat. Afin d'appuyer les objectifs de la politique qui ont été convenus et d'assurer la cohérence avec les autres recommandations formulées au titre du point 1.3 de l'ordre du jour, la Conférence décide d'employer le verbe « assurer » pour les consultations et dans les propositions d'amendement du Doc 9082.

1.3.2.5 La Conférence appuie les propositions visant à protéger la confidentialité de données importantes pour le marché et à assouplir le texte sur les « documents des décisions » qu'il est proposé d'incorporer au Doc 9082. Elle note que le Secrétariat tiendra compte d'autres propositions lorsqu'il préparera l'édition révisée du Doc 9082.

1.3.3 **Recommandation**

1.3.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la consultation des usagers au titre du point 1.3 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 3 — Consultation des usagers

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que, dans le cadre de leurs responsabilités de supervision économique, les États veillent à ce que leurs aéroports et leurs services de navigation aérienne mettent en place un processus de consultation des usagers clairement défini et régulier là où il n'existe pas encore d'arrangements de coopération entre fournisseurs et usagers ;
- b) que les États veillent à ce que, dans le cadre du processus de consultation, les usagers soient consultés sur le niveau et la structure des redevances ainsi que sur le développement de la capacité et les investissements ; que les observations des usagers obtenues lors des consultations soient prises en compte, autant que possible, avant de prendre une décision sur une proposition quelconque ; que la confidentialité des données importantes pour le marché soit adéquatement protégée et que les documents des décisions justifient adéquatement les décisions ;
- c) que l'OACI amende le Doc 9082 pour y incorporer le concept d'un processus de consultation clairement défini et régulier dans une nouvelle section sur la consultation des usagers, portant à la fois sur les aéroports et sur les services de navigation aérienne.

Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports**2.1 : Gouvernance, propriété et contrôle****2.1.1 Documentation**

Note WP/7 : le **Secrétariat** traite des structures de propriété et de contrôle des aéroports, du choix de la formule appropriée de propriété et de contrôle, des aspects de sécurité aux aéroports et de l'importance d'une bonne gouvernance d'entreprise. Il réaffirme qu'il convient d'établir des entités autonomes lorsque cela sert l'intérêt supérieur des fournisseurs et des usagers, même si divers types de propriété et de contrôle peuvent s'appliquer à la situation particulière de chaque aéroport. Lorsqu'un aéroport est directement contrôlé par une autorité gouvernementale, il faut veiller à ce que les fonctions de réglementation et d'exploitation soient clairement séparées. Dans le contexte d'une bonne gouvernance d'entreprise, qui pourrait se traduire par une amélioration des performances, il est recommandé d'appliquer les meilleures pratiques dans certains domaines. En conséquence, un amendement au texte du Doc 9082 est proposé.

Note WP/57 : l'**Italie** décrit sa procédure de certification des fournisseurs de services d'escale et a proposé que l'OACI mène une étude sur l'établissement d'un système de certification mutuellement reconnaissable sur une base internationale, afin de garantir la qualité et la sécurité des services d'escale dans un cadre concurrentiel et libéralisé.

Note WP/68 : l'**Arabie saoudite** souligne la nécessité pour les États de prendre une mesure de réglementation pour protéger les intérêts des consommateurs aux aéroports, et demande à l'OACI d'envisager l'établissement d'un cadre réglementaire mondial pour protéger les intérêts des consommateurs.

Note WP/59 : **53 États africains** demandent que l'OACI élabore des directives sur la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais qui sont nécessaires dans un réseau intégré de transport aérien, essentiellement pour des raisons de sécurité, de sûreté et des raisons sociales. La note demande aussi aux États d'établir des moyens objectifs et transparents de financer ces aéroports et d'encourager une meilleure utilisation de la capacité existante.

Note WP/39 : les **membres de la CLAC**, soulignant la nécessité d'une interaction entre toutes les parties prenantes, décrivent les travaux réalisés sur les questions des concessions des infrastructures aéroportuaires et aéronautiques. La note recommande aux États de tenir compte des facteurs énumérés dans la Résolution A17-03 de la CLAC dans leurs procédures sur les concessions aéroportuaires.

Note WP/22 : l'**OMT** souligne la nécessité d'établir une démarcation nette entre les fonctions de réglementation et celles d'exploitation et, dans l'intérêt de l'efficacité et de la qualité, elle encourage l'autonomie des aéroports et leur compétitivité, dans la mesure du possible, indépendamment des domaines de compétence.

Note WP/23 : l'**ITF** invite les États à incorporer le *Pacte mondial* de l'ONU et ses principes dans leur structure de gouvernance en ce qui a trait aux meilleures pratiques à leurs aéroports, afin de fournir des meilleurs services commerciaux. L'ITF préconise également l'application des meilleures pratiques de bonne gouvernance d'entreprise. Un

amendement du texte du Doc 9082 est proposé, afin de renvoyer au *Pacte mondial* de l'ONU et d'inclure les droits des ouvriers et leur traitement comme étant un des domaines où les meilleures pratiques devraient être suivies.

Note WP/18 (note d'information) : le **Secrétariat** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

Note WP/19 (note d'information) : le **Secrétariat** résume les résultats de l'enquête menée sur la situation financière des aéroports et des ANSP en 2005, incluant les incidences des redevances sur les exploitations des transporteurs.

Note WP/42 (note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ses pratiques et expériences actuelles concernant la gouvernance, la propriété et le contrôle des aéroports, leur taux de rentabilité, la répartition des coûts et le système de redevances, les redevances différentielles, et le recouvrement des mesures de sûreté. Il exprime également son appui des conclusions du Secrétariat, ainsi que de ses propositions d'amendement du Doc 9082 (WP/7, 8, 9, 10 et 11).

2.1.2 Délibérations

2.1.2.1 La Conférence appuie généralement les projets de conclusions présentés dans la note WP/7, notamment la position selon laquelle les exploitants d'aéroports devraient appliquer les meilleures pratiques. Il est cependant estimé que, pour plus de clarté, il conviendrait de distinguer le concept de l'établissement d'entités autonomes de celui de la séparation des fonctions d'exploitation et de réglementation. Il a été reconnu qu'en établissant des entités autonomes, les États devraient tenir compte de la viabilité économique des aéroports visés ainsi que des intérêts des fournisseurs de services et des usagers. Concernant la responsabilité de la sécurité, la Conférence indique que les États ont l'obligation de se conformer aux dispositions de la Convention de Chicago et de toutes ses Annexes, et qu'il n'est donc pas nécessaire de le mentionner expressément dans une quelconque Annexe. La Conférence convient que le Secrétariat devrait inclure une référence particulière à l'Annexe 14 — *Aérodromes* sur les procédures de certification des aéroports lorsqu'il révisera les éléments indicatifs économiques.

2.1.2.2 La Conférence exprime son appui pour la proposition de la note WP/59, visant à établir des directives pour aider les États dans la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas financièrement viables, mais qui font partie d'un réseau intégré de transport aérien. Il convient que l'OACI devrait élaborer des lignes directrices pour le maintien et l'exploitation de tels aéroports.

2.1.2.3 À propos de la proposition de la note WP/68 sur les intérêts des consommateurs, le Secrétariat informe la Conférence que l'OACI surveille l'évolution de la situation dans ce domaine, dans le cadre de son programme de travail. Il est indiqué qu'il serait prématuré pour l'OACI, à ce stade, d'envisager l'établissement d'un cadre réglementaire mondial pour la protection des intérêts des consommateurs. Suite à cette clarification du Secrétariat, aucune autre suite n'est recommandée.

2.1.2.4 La proposition de la note WP/57, voulant que l'OACI mène une étude sur l'établissement d'une procédure internationale pour la certification des fournisseurs des services d'escale, ne reçoit pas l'appui de la Conférence. De même, la suggestion de la note WP/23 d'incorporer le Pacte mondial de l'ONU et ses principes dans le Doc 9082 comme meilleures pratiques, n'est pas approuvée.

2.1.2.5 La Conférence prend note des travaux réalisés par la CLAC (WP/39) concernant les facteurs à prendre en considération dans l'octroi des concessions d'infrastructures aéroportuaires et aéronautiques. Il est convenu que, lorsque l'OACI révisera les orientations actuelles sur l'économie des aéroports, elle tiendra compte des éléments établis par la CLAC sur les procédures sur les concessions aéroportuaires.

2.1.3 **Recommandation**

2.1.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à la gouvernance, à la propriété et au contrôle, au titre du point 2.1 de l'ordre du jour, la Conférence a adopté la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 4 — Gouvernance, propriété et contrôle des aéroports

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que, même si différentes structures de propriété et de contrôle peuvent s'appliquer à différents aéroports, les États envisagent l'établissement d'entités autonomes pour exploiter les aéroports, en tenant compte de la viabilité économique de l'aéroport, ainsi que des intérêts des fournisseurs de services et des usagers ;
- b) que, lorsque l'exploitation d'un ou de plusieurs aéroports ne représente qu'une des nombreuses fonctions assurées par une entité gouvernementale, les États envisagent d'établir une démarcation nette entre les fonctions de réglementation et celles d'exploitation, en décrivant clairement les rôles et les pouvoirs correspondants ;
- c) que les États revoient la structure de gouvernance de leurs aéroports et assurent l'application des meilleures pratiques de bonne gouvernance d'entreprise en ce qui concerne les objectifs et les responsabilités, les droits et le traitement des actionnaires, les responsabilités du conseil d'administration, les pouvoirs et la responsabilité de la direction, la relation avec les parties intéressées et la divulgation des informations ;
- d) qu'en établissant une entité autonome, les États veillent à ce que toutes les obligations pertinentes de l'État envers la Convention de Chicago, ses Annexes et dans les accords de services aériens soient respectées et que les politiques et les pratiques de l'OACI soient appliquées ;
- e) que l'OACI amende le Doc 9082 pour souligner l'importance de la séparation des fonctions de réglementation et d'exploitation et pour inclure les éléments nécessaires à une bonne gouvernance grâce à l'application des meilleures pratiques ;
- f) que l'OACI envisage d'élaborer des politiques et des directives pour la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais qui sont nécessaires dans le cadre d'un réseau intégré de transport aérien, en vue de la sûreté et de la sécurité du transport aérien international, aussi bien qu'à des fins socioéconomiques ;

-
- g) que l'OACI envisage de tenir compte des travaux réalisés par la CLAC sur les procédures sur les concessions aéroportuaires lorsqu'elle révisera ses directives sur la commercialisation des aéroports.

Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports
2.2 : Assiette des redevances

Note — L'examen de ce point de l'ordre du jour a été divisé en deux parties : 1) Regroupement des assiettes de redevances et 2) Taux de rendement.

PARTIE 1 — REGROUPEMENT DES ASSIETTES DE REDEVANCES

2.2.1 Documentation

Note WP/8 : le **Secrétariat** se penche sur la question d'utiliser une assiette de redevances unique pour calculer un ensemble de redevances. Cette solution apporte un surcroît de flexibilité qui permettrait aux exploitants d'aéroports de moduler les redevances calculées à partir d'une assiette de redevances unique ou de quelques assiettes. Des préoccupations sont cependant exprimées sur la conformité de cette solution aux principes énoncés dans le Doc 9082 et le Secrétariat conclut qu'en prenant les précautions appropriées, il serait possible d'appliquer le principe de la relation entre le coût et les redevances d'aéroport à un niveau autre que celui qui est appliqué actuellement. Dans ce contexte, des amendements sont proposés au Doc 9082.

Note WP/33 : les **États-Unis** soulignent les lacunes potentielles de la méthode d'attribution des coûts et d'établissement des redevances présentée par le Secrétariat de l'OACI (WP/8). Ils proposent une méthode de rechange, avec un amendement correspondant du Doc 9082, qui faciliterait le regroupement des coûts dans un nombre inférieur de catégories et serait plus conforme aux directives existantes. Une telle méthode apporte la flexibilité requise à l'établissement de redevances, comme il est mentionné dans la note WP/8, tout en réduisant les inefficacités potentielles résultant du nombre élevé d'éléments de redevance.

Note WP/60 : **53 États africains** reconnaissent que le système de redevances d'aéroport devrait être suffisamment souple pour permettre aux exploitants d'aéroports de répondre aux besoins de toutes les catégories d'usagers, en prenant les mesures de précaution appropriées pour assurer la transparence et éviter la discrimination.

Note WP/22 : l'**OMT** annonce qu'elle appuie la transparence et la non-discrimination, ainsi que le partage équitable entre les différents types d'utilisateurs et entre les passagers et le fret.

Note WP/30 : l'**ACI** indique que les aéroports ont besoin de systèmes de redevances souples pour répondre à la dynamique de l'industrie de l'aviation et aux besoins des usagers d'aéroports. Le renforcement de la relation entre les coûts et les redevances simplifie le système et introduit un élément commercial à l'établissement des redevances. Des sauvegardes appropriées pourraient être nécessaires pour préserver la non-discrimination et la transparence, mais celles-ci ne devraient pas aboutir à la nécessité d'un accord entre les fournisseurs et les usagers.

WP/42 (note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

2.2.2 Délibérations

2.2.2.1 Un consensus général est atteint concernant l'intention de donner plus de souplesse aux exploitants d'aéroports dans l'établissement de redevances d'aéroport, en regroupant par exemple les bases de coûts dans certaines circonstances. Toutefois, en raison des inquiétudes exprimées sur la relation avec les coûts, la transparence et la discrimination qui pourrait découler de telles pratiques, la Conférence convient qu'une telle souplesse devrait être accompagnée de sauvegardes appropriées concernant les consultations et, si possible, d'accords avec les usagers.

2.2.2.2 La Conférence convient de laisser inchangé le paragraphe 23 du Doc 9082 et d'ajouter un nouvel alinéa 4) au paragraphe 22, comme il est proposé dans la note WP/33, sous réserve de l'amendement convenu durant les débats.

2.2.3 Recommandation

2.2.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives au regroupement des assiettes de redevances au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 5 — Regroupement des assiettes de redevances

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États envisagent la nécessité de donner plus de flexibilité aux exploitants d'aéroports dans l'établissement de redevances d'aéroport, en regroupant par exemple les bases de coûts dans certaines circonstances ;
- b) que l'OACI amende le paragraphe 22 du Doc 9082 (septième édition) en y ajoutant le nouvel alinéa 4) ci-après, afin de permettre une plus grande souplesse dans l'établissement des redevances d'aéroport :
 - 4) *Les aéroports devraient garder des données de coûts suffisamment détaillées aux fins de consultation, de transparence et de supervision économique, mais il serait aussi utile, dans certaines circonstances, de regrouper les assiettes de calcul des redevances. Un tel regroupement devrait cependant se faire de façon logique et transparente et s'accompagner des mesures de précaution appropriées pour la consultation et, dans la mesure du possible, d'accords avec les usagers pour éviter toute discrimination.*

PARTIE II — TAUX DE RENDEMENT

2.2.4 Documentation

Note WP/9 : le **Secrétariat** présente une méthode possible de calcul d'un taux de rendement « raisonnable » pour les actifs des aéroports et des ANSP. Le Doc 9082 ne contient aucun détail à ce sujet, mais les États devraient avoir une définition claire d'un taux de rendement raisonnable pour leurs fournisseurs de services ainsi qu'une méthodologie pour calculer ce taux. Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) est un

facteur communément utilisé pour déterminer un taux raisonnable de rendement pour des sociétés à haute intensité de capital, telles que les aéroports et les ANSP. Compte tenu de la complexité et du caractère technique du domaine, la note conclut que l'OACI devrait établir de nouvelles orientations à ce sujet.

Note WP/31 : l'**ACI** estime que toute forme de directive émanant de l'OACI pour déterminer un taux de rendement raisonnable ne devrait pas être prescriptive ou spécifique en matière de méthodologies et de détails techniques. Le CMPC est une méthodologie reconnue. Ce n'est cependant qu'une méthode possible parmi d'autres, destinée à déterminer le taux de rendement. Les États devraient, s'ils le peuvent, décider de la nécessité et de la manière de déterminer un taux de rendement raisonnable au cas par cas, en conformité avec les principes de supervision économique. Lors du calcul d'un taux de rendement raisonnable, les différents niveaux de risques potentiellement importants auxquels sont exposés les aéroports devraient être pris en considération.

Note WP/49 : l'**IATA** estime qu'il y a de grandes différences dans les conditions du marché pour les fournisseurs de services. Indépendamment de la méthodologie de calcul du taux de rendement, il convient de se concentrer davantage sur la relation entre le risque et le taux de rendement permis.

Note WP/42 (note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

2.2.5 Délibérations

2.2.5.1 La Conférence convient que les débats sur le taux de rendement couvriraient les aspects propres aux aéroports, aussi bien que les aspects intéressant les services de navigation aérienne, même si ceux-ci sont traités au point 3.2 de l'ordre du jour.

2.2.5.2 L'intention et la valeur des propositions présentées dans la note WP/9 pour les aéroports et les ANSP reçoivent un appui général. Les débats portent essentiellement sur deux propositions particulières : d'une part, faudrait-il amender le Doc 9082 pour tenir compte du rapport entre le risque subi par les fournisseurs de services et le taux de rendement raisonnable (comme il est proposé dans la note WP/49), et d'autre part, est-il nécessaire que l'OACI entreprenne d'autres travaux pour établir des directives supplémentaires.

2.2.5.3 La première proposition (WP/49) n'ayant reçu aucun appui, la Conférence décide qu'aucun amendement n'est requis pour la partie pertinente du Doc 9082 sur cette question. En ce qui concerne la seconde proposition, tout en préconisant la prudence pour assurer que les directives de l'OACI ne soient pas excessivement prescriptives, la Conférence appuie généralement l'établissement de nouvelles orientations pour aider les États à aborder cette question complexe. La Conférence convient également que l'objectif de ces nouvelles orientations devrait viser essentiellement à aider les États à traiter la question de l'évaluation des risques et des actifs dans le contexte de la détermination d'un taux de rendement raisonnable. Il est reconnu qu'il existe un nombre considérable de documents sur cette question, dont il faudrait faire mention dans les travaux à entreprendre par l'OACI.

2.2.6 **Recommandation**

2.2.6.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives au taux de rendement couvrant les points 2.2 et 3.2 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 6 — Taux de rendement pour les aéroports et les services de navigation aérienne

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que, dans le cadre de leurs responsabilités de supervision économique, les États définissent clairement, s'il y a lieu et en fonction des circonstances nationales, la méthodologie pour déterminer ce qui constitue un taux de rendement raisonnable sur les actifs des fournisseurs de services ;
- b) que l'OACI établisse des orientations supplémentaires sur les méthodologies possibles pour évaluer l'élément de risque et la valeur des actifs dans le contexte de la détermination d'un taux de rendement raisonnable.

Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports
2.3 : Répartition des coûts et systèmes de redevances

2.3.1 Documentation

Note WP/8 : le **Secrétariat** examine la question de l'établissement de redevances par passager. Des inquiétudes ayant été soulevées sur la non-conformité de telles redevances aux principes énoncés dans le Doc 9082, la note conclut que le recouvrement des coûts liés aux aéronefs par le biais de redevances fondées sur les passagers est une option à envisager avec prudence en raison de l'incidence sur la relation entre les coûts et les redevances, la transparence et la protection des consommateurs. À cet égard, certaines modifications du Doc 9082 sont proposées.

Note WP/60 : **55 États africains** estiment que les exploitants d'aéroports devraient disposer d'une certaine souplesse pour définir et appliquer les redevances de services passagers pour favoriser l'amélioration de ces services que les conditions locales peuvent requérir. Des mesures de protection appropriées sont nécessaires pour protéger les usagers contre la discrimination et renforcer la transparence. La note propose des amendements du Doc 9082 pour tenir compte de ces points de vue.

Note WP/22 : l'**OMT** appuie la proposition du Secrétariat de l'OACI (WP/8) de modifier les dispositions du Doc 9082 portant sur les redevances de services passagers.

Note WP/30 : l'**ACI** indique que les redevances de services passagers sont relatives au coût du traitement des passagers à l'aéroport, et que la définition et l'application des redevances de services passagers devraient permettre d'accorder une flexibilité maximale afin de promouvoir des approches commerciales dans les relations fournisseurs/usagers. La note préconise l'amendement du Doc 9082 afin d'élargir la portée des redevances de services passagers, passant d'une méthode stricte côté piste et côté ville vers une démarche plus fonctionnelle, fondée sur le processus.

Note WP/42 (note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

2.3.2 Délibérations

2.3.2.1 La Conférence examine ce point de l'ordre du jour en se fondant sur la note WP/8 présentée par le Secrétariat, ainsi que sur plusieurs autres notes contenant des propositions particulières sur les redevances de services passagers.

2.3.2.2 Compte tenu des conclusions tirées à l'issue de l'examen du point 2.2 de l'ordre du jour (voir paragraphe 2.2.3.1), la Conférence n'approuve pas les conclusions de la note WP/8 du Secrétariat relatives aux redevances fondées sur les passagers, ni la description des coûts des aéroports à inclure dans les redevances de services passagers. Pour la même raison, la Conférence n'approuve pas la proposition d'amendement du Doc 9082 figurant dans la note WP/8 du Secrétariat.

Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports
2.4 : Aspects de la non-discrimination

Note — L'examen de ce point de l'ordre du jour a été divisé en deux parties : 1) Redevances différentielles et 2) Accès à l'infrastructure des aéroports.

PARTIE I — REDEVANCES DIFFÉRENTIELLES

2.4.1 Documentation

Note WP/10 : le **Secrétariat** fait l'analyse des effets positifs et négatifs découlant des redevances différentielles et des moyens de protéger les usagers des effets négatifs. Bien qu'elles puissent renforcer les avantages économiques tels que l'utilisation efficiente des ressources, les redevances différentielles pourraient de façon inhérente fausser la concurrence entre les aéroports et entre les usagers, l'incidence générale nette variant en fonction d'une gamme de facteurs. La note conclut que les États devraient étudier ces effets au cas par cas et veiller à ce que les redevances différentielles soient conformes aux principes de non-discrimination, de transparence et de durée limitée et qu'elles ne fassent pas l'objet d'interfinancement. Pour bien souligner ces principes, il est proposé d'amender le texte pertinent du Doc 9082.

Note WP/22 : l'**OMT** s'inquiète du fait que le Secrétariat de l'OACI (WP/10) proposait d'amender le Doc 9082 pour ajouter la condition de durée limitée pour les aides aux transporteurs débutants. Il convient de faire une distinction nette entre les usagers et les routes, notamment en ce qui concerne les redevances préférentielles particulières aux services aériens essentiels, en particulier pour les pays les moins développés (les routes dites de services essentiels et de développement du tourisme). Une telle distinction pourrait être incorporée dans le Doc 9082 par une addition supplémentaire appropriée.

Note WP/42 (Note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

2.4.2 Délibérations

2.4.2.1 Durant l'examen des projets de conclusions et des propositions d'amendement des parties pertinentes du Doc 9082 présentées dans la note WP/10, un consensus général se dégage, selon lequel les politiques de l'OACI devraient se limiter à énoncer des principes de haut niveau pour protéger les usagers contre les effets négatifs potentiels des redevances différentielles. Parmi les principes mentionnés dans la note WP/10, à savoir la non-discrimination, la transparence, le non-interfinancement et la limitation de durée, la Conférence appuie les deux premiers tandis que les deux derniers soulèvent des opinions contradictoires.

2.4.2.2 Concernant le principe d'interdiction de tout interfinancement, de graves préoccupations sont exprimées sur sa compatibilité avec le principe des barèmes de redevances modulés, tels que les redevances de périodes de pointe et de périodes creuses et d'établissement de tarif d'encombrement. Le Secrétariat explique que la portée des redevances différentielles mentionnées dans la note WP/10 se limite aux redevances préférentielles, aux rabais accordés aux nouveaux exploitants, aux rabais de volume, etc., et ne couvre pas les redevances modulées. Étant donné que le Doc 9082 contient déjà le principe de

non-interfinancement, une conclusion de compromis, acceptée par la Conférence, est rédigée pour souligner le fait que les barèmes de redevances modulées ne sont pas touchés. En conséquence, la phrase « sans préjudice aux barèmes de redevances modulées » sera ajoutée dans le texte pertinent du Doc 9082.

2.4.2.3 Une proposition est présentée qui vise à supprimer le principe de la limitation de durée dans le projet de conclusion. La Conférence estime cependant que si l'aide aux nouveaux exploitants n'est pas de durée limitée, il y aurait risque de subvention et de distorsion de la concurrence sur le marché. Pour préciser l'intention du libellé, diverses suggestions sont soumises concernant l'expression « d'attirer et/ou de retenir de nouveaux services aériens » et la spécification de la durée de l'aide accordée aux nouvelles entreprises. En raison des incidences des diverses modifications qu'il est proposé d'apporter à ce libellé, la Conférence convient de conserver le texte sur la durée limitée.

2.4.2.4 La Conférence demande au Secrétariat de fournir des définitions pour les termes « redevances modulées » et « redevances différentielles ».

2.4.3 **Recommandation**

2.4.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives aux redevances différentielles au titre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 7 — Redevances différentielles

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que, dans le cadre de leurs responsabilités de supervision économique, les États évaluent, s'il y a lieu, au cas par cas et en tenant compte des circonstances nationales les effets positifs et négatifs découlant des formes particulières de redevances différentielles appliquées par les aéroports ;
- b) que les États fassent en sorte que les redevances différentielles soient offertes de façon non discriminatoire ; qu'elles soient transparentes pour ce qui est de leur établissement, de leur objet et des critères qui les régissent ; que, sans préjudice aux barèmes de redevances modulées, les coûts associés aux redevances différentielles ne soient pas imputés, directement ou indirectement, aux autres usagers non bénéficiaires ; et que, si l'objet est d'attirer ou de retenir de nouveaux services aériens, ces redevances ne soient offertes que sur une base temporaire ;
- c) que l'OACI amende le Doc 9082 pour tenir compte des principes de transparence et de limitation de durée pour l'aide aux entreprises débutantes dans l'application de redevances différentielles.

PARTIE II — ACCÈS À L'INFRASTRUCTURE DES AÉROPORTS

2.4.4 **Documentation**

Note WP/21 : le **Secrétariat** examine deux questions portant sur l'accès à l'infrastructure des aéroports : l'attribution des créneaux et l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale aux aéroports. En ce qui concerne l'attribution des créneaux, il est rappelé

qu'une étude du Secrétariat et de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5, 2003) a déjà établi un cadre général de politique et des lignes directrices pratiques pour les États. En ce qui concerne l'accès de l'aviation générale et d'affaires aux aéroports, une autre étude du Secrétariat avait fait des recommandations visant à protéger les intérêts de cette catégorie d'utilisateurs et à garantir leur accès aux aéroports. Pour donner effet aux recommandations de cette dernière étude au niveau mondial, la note propose d'amender le Doc 9082.

Note WP/61 : **Cinquante-trois États africains** soulignent la nécessité d'assurer l'équité et la réciprocité dans l'application des droits d'accès aux marchés accordés aux transporteurs fonctionnant dans le cadre d'accords de services aériens. La note souligne aussi la nécessité d'accorder un accès équitable aux transporteurs aériens des pays en développement exploitant des vols dans des aéroports de pays développés. Elle invite instamment les États à respecter la décision de l'ATConf/5, qui offre un cadre de politique générale et des directives pratiques, et demande à l'OACI de revoir la pertinence de continuer à appliquer le couvre-feu nocturne à certains aéroports internationaux.

2.4.5 Délibérations

2.4.5.1 Reconnaissant la nature distincte de l'aviation générale et d'affaires internationale, la Conférence appuie la proposition du Secrétariat de mieux souligner, dans le Doc 9082, l'importance de l'aviation générale internationale, notamment l'aviation d'affaires, pour lesquelles l'accès à l'infrastructure des aéroports pose des problèmes. Bien que convenant de mettre en évidence l'aviation d'affaires dans le texte pertinent du Doc 9082, la Conférence n'accepte pas la proposition du Secrétariat d'ajouter l'expression « celui-ci leur étant convenablement attribué » relative au coût des installations requises et utilisées par l'aviation générale et l'aviation d'affaires. Comme les redevances d'aéroport sont perçues pour les services reçus, la Conférence juge que le texte proposé prête à confusion et est restrictif. La Conférence adopte les conclusions de la note WP/21, avec les changements requis aux fins de clarté.

2.4.5.2 En ce qui concerne la note WP/61 et les préoccupations exprimées au sujet des attributions de créneaux et des couvre-feux nocturnes, la Conférence note que même si l'ATConf/5 s'est déjà penchée sur ces préoccupations en 2003, l'idée de soumettre cette question à l'examen du Conseil est fortement appuyée.

2.4.6 Recommandation

2.4.6.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à l'accès à l'infrastructure des aéroports au titre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 8 — Accès à l'infrastructure des aéroports

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États tiennent dûment compte, à leur discrétion et avec souplesse, des résultats des études de l'OACI et des lignes directrices pertinentes sur l'attribution

des créneaux, ainsi que de l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale aux aéroports ;

- b) que l'OACI amende le Doc 9082 pour mieux souligner l'importance de l'aviation générale internationale, en incluant une mention particulière de l'aviation d'affaires ;
- c) que le Conseil de l'OACI donne la suite appropriée aux questions liées à l'attribution des créneaux et aux couvre-feux nocturnes.

Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports
2.5 : Financement et recouvrement des coûts des mesures de sûreté

2.5.1 Documentation

Note WP/11 : le **Secrétariat** examine le texte actuel du Doc 9082 sur le recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports, actualisé à l'issue de la *Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation* tenue en 2002, ainsi que la nécessité d'harmoniser la mise en œuvre des politiques dans les États et les régions. Comme il ne s'est produit aucun fait nouveau qui pourrait justifier la révision ou la mise à jour des politiques actuelles sur les redevances de sûreté, sauf en ce qui concerne le filtrage à grande échelle du fret aérien, la note recommande que l'OACI suive de près l'évolution de ce domaine pour déterminer si les politiques actuelles sur la ventilation des coûts et le recouvrement des coûts des mesures de sûreté doivent être actualisées et le meilleur moment pour le faire.

Note (WP/22) : l'**OMT** est aussi d'avis que les redevances ou les transferts des coûts de sûreté devraient être directement liés aux coûts de la prestation des services de sûreté visés et devraient être déterminés de manière à ne recouvrer que les coûts encourus. L'aviation civile, ou le tourisme, ne devrait pas avoir à payer les coûts imputables à des fonctions de sûreté plus générales assurées par les États.

Note WP/48 : l'**IATA** est d'accord avec les conclusions du Secrétariat de l'OACI (WP/11) et souligne les questions relatives à la responsabilité inhérente des États en matière de financement des mesures de protection de la société en général, au partage des coûts entre les entités publiques et privées ainsi qu'à la transparence dans les redevances et à la relation entre les coûts et les redevances de sûreté. La note propose d'amender le § 29 du Doc 9082 en y ajoutant quelques principes qui pourraient améliorer l'application du recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports, et de créer un groupe de travail gouvernement-industrie pour élaborer les principes et fondements qui devraient régir les organismes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation.

Note WP/42 (note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

2.5.2 Délibérations

2.5.2.1 La Conférence estime qu'il n'est pas nécessaire à ce stade que l'OACI suive de près l'évolution du filtrage à grande échelle du fret aérien. La proposition présentée dans la note WP/48 concernant la création d'un organisme de supervision indépendant pour surveiller de façon suivie la répartition des coûts des mesures de sûreté aux aéroports entre les entités publiques et privées n'est pas appuyée.

2.5.3 **Recommandation**

2.5.3.1 Sur la base de la documentation présentée et des délibérations qui ont suivi sur le financement et le recouvrement des coûts des mesures de sûreté, au titre du point 2.5 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 9 — Recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

que, les politiques en vigueur de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports étant encore adéquates, les États veillent à ce que ces politiques soient appliquées afin d'assurer l'harmonisation à l'échelle mondiale.

Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne**3.1 : Gouvernance, propriété et contrôle****3.1.1 Documentation**

Note WP/12 : le **Secrétariat** examine les expériences récentes de commercialisation des ANSP et les questions émergentes connexes, qui sont la gouvernance, le mode de propriété et le contrôle. Ces expériences indiquent la possibilité d'un lien entre les résultats obtenus et la gouvernance d'entreprise. La note présente une série de pratiques exemplaires en vue de la bonne gouvernance des ANSP commercialisés. Dans les circonstances où l'État exploite directement des services de navigation aérienne, la note souligne la nécessité d'assurer que les fonctions de réglementation et celles d'exploitation ne soient pas assurées par la même autorité. Pour tenir compte de ces conclusions, il est proposé d'amender le texte du Doc 9082.

Note WP/36 : la **CANSO** estime que de bonnes performances du fournisseur de services de navigation aérienne reposent sur une bonne gouvernance, qui est à son tour imputable à une bonne élaboration des politiques gouvernementales. La note invite instamment les États à ne pas trop s'appuyer sur les mécanismes de réglementation, mais de prendre plutôt en considération les divers éléments de gouvernance à l'origine des performances dans la prestation des services, tels que la mission et les objectifs de l'ANSP, la loi et le règlement d'habilitation, la structure de gouvernance de l'ANSP, la direction indépendante, compétente et professionnelle, les relations avec les usagers, les autres relations avec les intervenants et le dialogue social, la gestion des performances et la surveillance économique.

La **CANSO** (WP/37) reconnaît que la séparation de la fourniture des services de navigation aérienne de la fonction de surveillance réglementaire est conforme aux principes de bonne gouvernance et améliore les performances de la gestion du trafic aérien. La note invite les États à prendre les mesures appropriées pour appliquer les éléments d'orientation existants de l'OACI qui favorisent l'autonomie d'un ANSP et sa séparation de la fonction de surveillance réglementaire.

Note WP/18 (note d'information) : le **Secrétariat** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

Note WP/19 (note d'information) : le **Secrétariat** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

Note WP/43 (note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ses pratiques et ses expériences concernant la gouvernance, la propriété et le contrôle des services de navigation aérienne ; le rôle du poids des aéronefs dans l'établissement des redevances ; les mesures d'incitation, et les aspects économiques et organisationnels de l'application du concept opérationnel d'ATM mondiale. La note appuie les amendements du Doc 9082 proposés par le Secrétariat de l'OACI (WP/12, 15 et 16), ainsi qu'une étude de l'application du facteur poids des aéronefs (WP/14).

3.1.2 Délibérations

3.1.2.1 Les délibérations portent essentiellement sur deux aspects abordés dans la note WP/12 : la séparation des deux fonctions de réglementation et d'exploitation pour les ANSP exploités par le gouvernement, et l'application des meilleures pratiques de gouvernance d'entreprise par les ANSP. L'importance de séparer nettement les fonctions de réglementation et de fourniture de services, avec leurs rôles et responsabilités respectifs clairement définis, fait l'objet d'un consensus général. La Conférence souligne la nécessité de donner plus de souplesse au libellé pour tenir compte des circonstances de chaque État et de chaque région. Elle convient donc d'amender à cette fin le projet de conclusion figurant dans la note WP/12.

3.1.2.2 L'application des meilleures pratiques de gouvernance d'entreprise afin d'améliorer les performances des ANSP est appuyée. Quant à l'application des meilleures pratiques commerciales en général, la Conférence estime que sa valeur peut varier puisque, dans de nombreux cas, les services de navigation aérienne sont assurés par les États comme un service public. Il est donc proposé que le Secrétariat remanie le libellé du texte proposé pour le paragraphe 17 du Doc 9082, afin de mieux tenir compte des réalités commerciales lorsque les meilleures pratiques sont appliquées. Le Secrétariat est également chargé d'assurer l'harmonisation du libellé avec les conclusions figurant dans la note WP/7.

3.1.3 Recommandation

3.1.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à la gouvernance, à la propriété et au contrôle au titre du point 3.1 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 10 — Gouvernance, propriété et contrôle des fournisseurs de services de navigation aérienne

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que, si les États décident de ne pas établir de fournisseurs de services de navigation aérienne autonomes, ils envisagent d'établir une séparation nette entre les fonctions de réglementation et d'exploitation, en en définissant clairement les rôles et les pouvoirs respectifs ;
- b) que les États revoient la structure de gouvernance de leurs ANSP et qu'ils veillent à ce que les meilleures pratiques de gouvernance d'entreprise soient appliquées concernant les objectifs et les responsabilités, les droits des actionnaires et leur traitement, les responsabilités du conseil d'administration, les pouvoirs et la responsabilité de la direction, les relations avec les parties intéressées, ainsi que la divulgation d'information ;
- c) que l'OACI amende le Doc 9082 pour souligner l'importance de la séparation des fonctions de réglementation et d'exploitation et pour inclure les éléments requis pour assurer une bonne gouvernance grâce à l'application des meilleures pratiques.

Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne

3.2 : Assiette des redevances

3.2.1 Documentation

Note WP/9 du **Secrétariat** : voir le § 2.2.4.

Note WP/31 de l'**ACI** : voir le § 2.2.4.

Note WP/49 de l'**IATA** : voir le § 2.2.4.

Note WP/42 (note d'information) du **Mali** : voir le § 2.1.1.

3.2.2 Délibérations

3.2.2.1 La Conférence examine le taux de rendement des services de navigation aérienne au titre du point 2.2 de l'ordre du jour (voir le § 2.2.5).

3.2.3 Recommandation

3.2.3.1 Voir la RECOMMANDATION 6 — Taux de rentabilité des aéroports et des services de navigation aérienne (§ 2.2.6.1).

Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne**3.3 : Répartition des coûts et systèmes de redevances**

Note — L'examen de ce point de l'ordre du jour a été divisé en trois parties : 1) Catégorisation des services aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances, 2) Rôle du poids des aéronefs dans le barème des redevances, et 3) Incitatifs applicables aux fournisseurs et aux usagers.

PARTIE I — CATÉGORISATION DES SERVICES AUX FINS DE VENTILATION DES COÛTS ET D'ÉTABLISSEMENT DE REDEVANCES**3.3.1 Documentation**

Note WP/13 : le **Secrétariat** examine la catégorisation des services de navigation aérienne aux fins de ventilation des coûts et les incidences sur le système de redevances. Les ANSP ont le choix entre la ventilation des coûts entre les catégories traditionnelles de services (services de contrôle d'aérodrome, de contrôle d'approche et de contrôle régional) ou une différente catégorisation de services fondée sur les portions de l'espace aérien et sur la phase de vol. L'adoption de la nouvelle catégorisation des services renforcerait la transparence et l'imputation des coûts dans le processus, et permettrait aux ANSP de diversifier leurs redevances selon les différentes catégories de services (par ex. redevances de zone). La note conclut que l'application de la nouvelle catégorisation des services et des redevances de zone correspondantes faciliterait une utilisation plus efficace des ressources, notamment dans un espace aérien encombré ou complexe. Elle propose également que l'OACI élabore de nouvelles directives sur la question.

WP/40 : les **membres de la CLAC** décrivent les méthodologies mises au point pour l'estimation des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne dans la région, et déclarent que la catégorisation des services fondée sur les portions d'espace aérien et sur la phase de vol dépendra des caractéristiques d'un espace aérien donné, ainsi que de la nécessité de disposer d'une définition appropriée de chaque catégorie de service, et tiendra compte des coûts estimés de façon transparente et équitable.

Note WP/56 (note d'information) : la **Commission européenne** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 3.4.1).

3.3.2 Délibérations

3.3.2.1 Des participants s'inquiètent des risques de distorsion de la concurrence qui pourraient résulter de l'application de nouvelles catégories de services aux fins de redevances. Un tel système risque d'imposer un nouveau fardeau administratif aux fournisseurs comme aux usagers, d'entraîner une prolifération de redevances, de hausser les redevances et de provoquer des conséquences non voulues découlant d'acheminements inefficaces, notamment pour ce qui est de l'efficacité environnementale.

3.3.2.2 Plusieurs États estiment que les directives en vigueur figurant aux paragraphes 6.47 à 6.52 du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) sont suffisantes et qu'elles n'appellent pas de développement à ce stade. D'autres soulignent que l'utilisation de nouvelles

catégories de services n'est pas obligatoire, mais qu'elle ouvrirait de nouvelles perspectives. L'idée est d'élargir les directives pour tenir compte du nouvel environnement de redevances, tout en prenant acte des avantages et des inconvénients de leur mise en œuvre future.

3.3.2.3 Le Secrétariat précise que les nouvelles catégories de services ont été établies essentiellement aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances, mais qu'elles permettraient aussi de renforcer l'efficacité du système de navigation aérienne.

3.3.2.4 La Conférence entérine les conclusions présentées dans la note WP/13, étant entendu que d'autres éléments d'orientation sont nécessaires pour couvrir tous les aspects des nouvelles catégories de services, et notamment les effets négatifs et positifs éventuels sur les fournisseurs et les usagers. De plus amples informations sur la question permettraient aux États de faire des choix éclairés.

3.3.3 **Recommandation**

3.3.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à catégorisation des services aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances, au titre du point 3.3 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 11 — Catégorisation des services aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États soient invités à envisager d'adopter la nouvelle catégorisation des services et les redevances de zone correspondantes, selon leurs circonstances particulières (par exemple dans les espaces aériens encombrés ou complexes), pour obtenir un régime de redevances qui repose davantage sur les coûts et une utilisation plus efficace des ressources ;
- b) que l'OACI élargisse les éléments indicatifs sur la ventilation des coûts entre les portions d'espace aérien et/ou les phases de vol, et élabore de nouvelles directives sur les redevances de zone.

PARTIE II — RÔLE DU POIDS DES AÉRONEFS DANS LE BARÈME DES REDEVANCES

3.3.4 **Documentation**

Note WP/14 : le **Secrétariat** fait l'analyse des motifs de la prise en compte du poids des aéronefs dans le barème des redevances de services de navigation aérienne et examine la pertinence du texte actuel du Doc 9082. Les opinions concernant le rôle du poids des aéronefs dans le barème des redevances variant d'un État à l'autre, la note demande à la Conférence d'envisager d'adopter une position commune sur cette question épineuse.

Note WP/62 : **53 États africains** demandent à l'OACI d'entreprendre une étude sur la pertinence de l'application du poids des aéronefs par les ANSP à l'échelle mondiale, afin d'identifier et de définir les meilleures pratiques qui assureraient la pérennité de la

prestation de services de navigation aérienne adéquats, indépendamment des différents mélanges de trafic.

Note WP/40 : les **membres de la CLAC** déclarent que, lorsque les distances parcourues ou les types d'aéronefs sont homogènes, les formules de calcul des redevances des services de navigation aérienne peuvent exclure les éléments de distances parcourues ou de poids des aéronefs, ou les deux, selon les circonstances.

Note WP/25 : l'**IBAC** est d'avis qu'aucun amendement ne devrait être apporté aux directives sur les barèmes de redevances de route figurant dans le Doc 9082 visant à éliminer le facteur du poids des aéronefs, sans disposer de données complètes à l'appui et d'analyses ou de modèles financiers pour déterminer les incidences des diverses options de modification des formules.

Note WP/43 (note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 3.1.1).

3.3.5 Délibérations

3.3.5.1 La Conférence essaye d'atteindre un consensus sur le rôle du poids des aéronefs dans le calcul des redevances de services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne le libellé actuel des paragraphes 44, 45 et 46 du Doc 9082 sur le poids des aéronefs.

3.3.5.2 La question soulève des débats considérables. Certains participants estiment que les directives actuelles, fondées non seulement sur la relation entre les coûts et les redevances, mais aussi sur la capacité productive des aéronefs et la valeur des services, tiennent compte de la capacité de payer des usagers, alors que l'aviation d'affaires qui utilise des avions à réaction a la même capacité de payer que les transporteurs aériens qui exploitent de plus grands avions. D'après ce point de vue, les politiques de l'OACI devraient être plus souples en ce qui concerne l'emploi du poids des aéronefs dans le calcul des redevances de services de navigation aérienne. D'autres estiment qu'il n'est pas nécessaire d'amender les politiques en vigueur, qui assurent l'équité du système de redevances, et que la suppression du facteur poids éliminerait également l'élément d'équité. D'autres enfin sont d'opinion que le libellé actuel des paragraphes 44, 45 et 46 du Doc 9082 offre déjà suffisamment de souplesse pour ce qui est de l'emploi du facteur poids aux fins de redevances et qu'aucun amendement n'est donc requis.

3.3.5.3 L'harmonisation du libellé actuel des paragraphes 44, 45 et 46 du Doc 9082 est largement appuyée, et en particulier le remplacement, dans la version anglaise¹ du paragraphe 45, du mot « should » par « could ». La Conférence note que cet amendement apportera plus de souplesse au rôle du poids des aéronefs dans l'établissement des redevances de services de navigation aérienne. Bien qu'elle n'appuie pas la proposition visant à ce que l'OACI étudie le rôle du poids des aéronefs dans l'établissement des redevances de services de navigation aérienne, la Conférence note qu'avant d'apporter toute modification aux formules de calcul des redevances de services de navigation aérienne, il conviendrait que les usagers soient consultés et que les États étudient l'impact de ces modifications sur les usagers et les fournisseurs de services.

¹ Note du traducteur : La version française sera harmonisée en conséquence avec le texte anglais modifié.

3.3.6 **Recommandation**

3.3.6.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives au rôle du poids des aéronefs dans les barèmes de redevances, au titre du point 3.3 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 12 — Rôle du poids des aéronefs dans les barèmes de redevances

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que l'OACI amende le paragraphe 45 du Doc 9082 (septième édition) existant pour remplacer, dans la version anglaise du paragraphe 45, le mot « should » par « could » afin de permettre plus de souplesse pour la prise en compte du poids des aéronefs dans les barèmes de redevances de services de navigation aérienne ;
- b) que l'OACI revoie ses directives sur la prise en compte du poids des aéronefs dans le calcul des redevances et qu'elle les révisé en conséquence.

PARTIE III — INCITATIFS APPLICABLES AUX FOURNISSEURS DE SERVICES ET AUX USAGERS

3.3.7 **Documentation**

Note WP/15 : le **Secrétariat** fait l'analyse du bien-fondé des mesures d'incitation destinées aux ANSP et aux usagers. Des incitatifs judicieusement conçus peuvent optimiser l'utilisation et la fourniture des services de navigation aérienne, réduire le coût global de ces services et améliorer leur efficacité. La note conclut que, pour atteindre les résultats souhaités, les États devraient faire en sorte que les incitatifs répondent aux principes énoncés du Doc 9082, ainsi qu'à leurs objectifs établis, et que les avantages estimés compensent le coût des incitatifs dans des délais raisonnables. Un amendement du texte correspondant dans le Doc 9082 et l'élaboration d'orientations sur les incitatifs sont proposés pour étoffer cette conclusion.

Note WP/43 (note d'information) : le **Mali** présente des informations sur ce point (voir paragraphe 3.1.1).

3.3.8 **Délibérations**

3.3.8.1 Un accord général se dégage sur la teneur générale de la note WP/15 relative à l'avantage des incitatifs pour les fournisseurs et les usagers de l'espace aérien, ainsi qu'à la nécessité de veiller à ce que ces incitatifs soient bien appliqués pour éviter les effets néfastes ou les abus potentiels. L'attention de la Conférence est appelée sur la pertinence de la transparence, du rapport entre les coûts et les redevances dans l'établissement des incitatifs, et l'importance de révisions périodiques des systèmes d'incitatifs. Concernant l'amendement du paragraphe 41, alinéa 5), du Doc 9082 proposé dans la note WP/15, plusieurs États confirment que les incitatifs destinés aux ANSP ne sont pas encore suffisamment répandus, et que les directives existantes de l'OACI sont suffisantes pour couvrir la question. La Conférence convient qu'aucun amendement n'est requis à ce stade.

3.3.8.2 Le libellé des projets de conclusions soulève de longs débats, car il s'agit de bien traduire l'intention de la note WP/15 et la suite connexe recommandée. La Conférence convient d'un texte de compromis pour le projet de recommandation.

3.3.9 **Recommandation**

3.3.9.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives aux incitatifs applicables aux fournisseurs et aux usagers, au titre du point 3.3 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 13 — Incitatifs applicables aux fournisseurs de services et aux usagers

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États soient encouragés à introduire des formes appropriées d'incitatifs pour les ANSP, dans le cadre de leurs responsabilités de supervision économique, en vue d'optimiser l'utilisation et la fourniture des services de navigation aérienne, de réduire le coût global de ces services et d'en améliorer l'efficacité ;
- b) que les États veillent à ce que, lorsque des incitatifs sont offerts par les ANSP aux usagers, ils soient conformes aux principes énoncés dans le Doc 9082. Ces systèmes d'incitatifs devraient être transparents et soumis à des examens périodiques, et les avantages estimés devraient compenser le coût des incitatifs dans des délais raisonnables.

Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne**3.4 : Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale****3.4.1 Documentation**

Note WP/16 : le **Secrétariat** fait l'analyse des questions relatives à l'économie et à l'organisation dans le contexte du *Concept opérationnel d'ATM mondiale* de l'OACI (Doc 9854). Pour une mise en œuvre efficiente et rentable du concept, en particulier dans les domaines du financement de l'infrastructure et de la création d'un espace aérien sans discontinuité, la coopération internationale et la collaboration au sein de la communauté ATM devraient être renforcées. Pour souligner l'importance de la coopération internationale, il est proposé d'amender le Doc 9082. Étant donné que la mise en œuvre du concept est un processus progressif, l'OACI devrait continuer à surveiller les faits nouveaux afin de décider si des politiques ou des orientations supplémentaires sur la question seront nécessaires dans l'avenir.

Note WP/45 : l'**Australie** reconnaît le rôle des États et des fournisseurs de données tiers dans la transition des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM). La note couvre un certain nombre de questions institutionnelles et économiques liées à cette transition, notamment l'ampleur des obligations des États, le recouvrement des coûts et la responsabilité, les droits d'auteur et la propriété des données, que devrait examiner le Groupe d'étude AIS-AIM.

Note WP/72 : le **Panama** décrit son expérience de la libéralisation du transport aérien, de la privatisation de son aéroport et de la mise en œuvre de la navigation de surface (RNAV). La coopération avec les États voisins en vue de définir des buts communs pourrait améliorer l'efficacité opérationnelle.

Note WP/54 : la **France, au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs membres**, présente l'approche « système total » de l'Europe s'appliquant à toutes les redevances d'infrastructure du transport aérien qui respectent, voire dépassent dans la mesure du possible, les politiques de l'OACI visant à assurer la transparence, l'équité, la comparabilité et la prévisibilité. La note propose de renforcer les approches régionales de ces questions par l'élaboration d'éléments d'orientation.

Note 51 : les **membres de la CLAC** demandent à l'OACI d'étudier et de grouper les aspects économiques et juridiques des organisations régionales multinationales comme véhicules de mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale. Les organismes régionaux devraient encourager les États membres à suivre les directives de l'OACI afin que les dispositions nationales concordent avec les directives mondiales.

Note WP/32 : les **membres du Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord (NAT SPG)** présentent les problèmes auxquels fait face la Région Atlantique Nord pour assurer la disponibilité et la pérennité de l'infrastructure des services de navigation aérienne nécessaire aux services de communications par satellite. La note invite l'OACI à se pencher sur les structures de propriété et de contrôle de l'infrastructure des services de navigation aérienne et à établir un projet d'accord de services pour les ANSP, afin

d'assurer que les fournisseurs de services tiers du secteur privé respectent les exigences reconnues en matière de sécurité et de performance.

Note WP/38 : la **CANSO** informe la Conférence sur les questions relatives à la transition de l'AIS à l'AIM, et propose que soient fournies au Groupe d'étude AIS-AIM des directives sur les principes relatifs aux redevances énoncés dans le Doc 9082, en ce qui concerne la fourniture de renseignements ou de données aéronautiques.

Note WP/43 (note d'information) : le **Mali** présente des renseignements sur ce point (voir le paragraphe 3.1.1).

Note WP/56 (note d'information) : la **Commission européenne** présente des informations sur la principale teneur du deuxième ensemble « Ciel européen unique » (SES II), qui repose sur quatre principaux piliers corrélatifs, à savoir la performance et la durabilité, la technologie, la sécurité et les aéroports.

3.4.2 Délibérations

3.4.2.1 Étant donné la mondialisation du système de transport aérien et la nécessité de mettre en œuvre le concept opérationnel d'ATM mondiale de manière efficace et rentable, la Conférence approuve les projets de conclusions et la proposition d'amendement des parties du Doc 9082 sur la coopération internationale présentés dans la note WP/16. La Conférence convient également que le Doc 9082 devrait mentionner l'importance des approches régionales dans la mise en œuvre du concept mondial, en notant des avantages tels qu'une plus grande transparence, l'équité et des coûts d'infrastructure du transport aérien comparables et prévisibles.

3.4.2.2 En ce qui concerne les questions économiques et autres questions institutionnelles associées à la transition de l'AIS à l'AIM, la Conférence estime qu'il est prématuré d'adopter des conclusions précises. Il est donc convenu de fournir des directives appropriées au Groupe d'étude AIS-AIM et d'assurer la coordination entre les aspects techniques et économiques correspondants.

3.4.2.3 La proposition d'élaboration par l'OACI d'un projet de modèle d'accord de niveau de service que les fournisseurs de services de navigation aérienne pourront utiliser lorsqu'ils traiteront avec des fournisseurs tiers du secteur privé, est également appuyée. À ce propos, la Conférence convient qu'il serait utile que, dans le cadre de son programme ordinaire, l'OACI effectue une étude de cas portant spécifiquement sur la propriété et contrôle de l'infrastructure des services de navigation aérienne.

3.4.3 Recommandation

3.4.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives aux aspects économiques et organisationnels de la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale, au titre du point 3.4 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 14 — Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale**LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :**

- a) que les États poursuivent sans relâche la mise en œuvre efficiente et rentable du concept opérationnel d'ATM mondiale, en utilisant le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) comme document de planification de la mise en œuvre et en faisant appel à la coopération internationale et à la collaboration au sein de la communauté ATM ;
 - b) que les États envisagent de faciliter la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale en adoptant, s'il y a lieu, une approche régionale afin de renforcer la transparence, l'efficacité, l'équité, ainsi que la comparabilité et la prévisibilité des coûts de l'infrastructure du transport aérien ;
 - c) que l'OACI amende le Doc 9082 pour souligner la nécessité d'une coopération internationale et tenir compte des approches régionales, dans la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale et du GANP ;
 - d) que l'OACI continue de surveiller l'évolution des aspects économiques et organisationnels liés au concept opérationnel d'ATM mondiale et au GANP pour déterminer si d'autres politiques et éléments indicatifs sur le sujet seront nécessaires dans l'avenir ;
 - e) que l'OACI élargisse les travaux d'établissement liés à la transition de l'AIS à l'AIM afin d'y inclure les aspects économiques et autres aspects institutionnels ;
 - f) que l'OACI entreprenne une étude de cas sur la fourniture de certains services par des fournisseurs tiers du secteur privé et qu'elle élabore un projet d'accord de niveau de service aux fins d'une utilisation éventuelle par les ANSP, afin d'assurer que les fournisseurs tiers du secteur privé respectent les normes reconnues de sécurité et de performance.
-

Point 4 : Application des politiques de l'OACI sur les redevances**4.1 Documentation**

Note WP/17 : le **Secrétariat** examine la manière de promouvoir le respect de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Des enquêtes récentes indiquent que la politique de l'OACI n'a pas été totalement mise en œuvre par quelques États et fournisseurs de services. Dans l'objectif de mieux faire connaître la politique de l'OACI et d'obtenir la plus large application de celle-ci, la note propose diverses mesures, dont une nouvelle affirmation explicite de la part du Conseil de l'OACI de son soutien à la politique et aux activités de promotion du Secrétariat de l'OACI. La note conclut aussi que les États devraient veiller à ce que leurs fournisseurs de services appliquent la politique de l'OACI.

Note WP/87 : la **France, au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs États membres, et les États-Unis** considèrent que l'adhésion aux politiques de l'OACI en matière de redevances et leur application seraient considérablement renforcées si les États adoptaient des obligations juridiques qui traduisent les principes fondamentaux de non-discrimination, de rapport avec les coûts, de transparence et de consultation des usagers. Outre l'incorporation des principes énoncés dans le Doc 9082 dans leurs législations nationales, les États devraient aussi les incorporer dans leurs futurs accords de services aériens.

Note WP/65 : la **Commission européenne**, étant d'avis que le prélèvement de redevances d'aéroport doit être réglementé, propose de nouvelles législations en ce sens. La note présente les principales dispositions de sa proposition sur les redevances d'aéroport, qui fait actuellement l'objet de débats au Parlement européen et au Conseil des ministres. La proposition vise à assurer une mise en œuvre efficace des politiques de l'OACI ; ceci exigerait par contre une clarification de certains des concepts et des définitions de l'Organisation. La note appuie les conclusions présentées par le Secrétariat de l'OACI dans les notes WP/4, 6, 10 et 17.

Note WP/53 : l'**IAC** aborde entre autres le rôle accru des États dans la promotion et l'application des politiques de l'OACI sur les redevances, et appuie la note WP/17.

Note WP/50 : l'**IATA** considère que le non-respect de plus en plus généralisé des politiques et des directives établies de l'OACI constaté par les usagers affecte les pratiques commerciales des compagnies aériennes et crée des perturbations dans le marché libéralisé des transporteurs aériens. La note appuie la note WP/17 et vise à déterminer les moyens de renforcer le respect des politiques de l'OACI, afin de protéger les usagers contre les abus dus aux positions de force sur le marché et d'assurer des règles de jeu équitables pour tous les usagers.

Note WP/20 (note d'information) : le **Secrétariat** résume les résultats du sondage des États sur la conformité des règlements nationaux et des pratiques aux politiques de l'OACI sur les redevances, que l'OACI a mené récemment en vue d'actualiser le Supplément au Doc 9082.

Note WP/44 (note d'information) : le **Mali**, décrivant ses pratiques, juge important que des stages de formation soient organisés pour mieux faire connaître les politiques de l'OACI sur les redevances.

4.2 Délibérations

4.2.1 Il est reconnu que le niveau de mise en œuvre de la politique de l'OACI sur les redevances, qui est plus une obligation morale des États qu'une exigence juridique qui leur est imposée, n'est pas adéquat dans de nombreux cas. La Conférence concentre ses délibérations sur l'examen des divers moyens possibles d'améliorer la situation, en cherchant notamment a) à renforcer la sensibilisation à ces politiques et les connaissances à ce sujet afin d'en promouvoir le respect, et b) à en renforcer la mise en œuvre.

4.2.2 Pour ce qui est de la première tâche, le consensus général est d'encourager l'Organisation à prendre toutes les mesures possibles pour assurer et propager la connaissance de ses politiques sur les redevances, en donnant suite par exemple aux suggestions de la note WP/17, telles que la tenue d'ateliers régionaux. Il est également avancé qu'une coopération accrue avec l'industrie faciliterait une meilleure compréhension de ces politiques.

4.2.3 Concernant la seconde tâche, il est convenu que, compte tenu des suggestions de la note WP/87, pour donner aux politiques de l'OACI un statut plus élevé et en favoriser le respect, une mesure efficace serait d'inclure les principes essentiels contenus dans le Doc 9082 dans les législations, les réglementations et les politiques nationales. De même, la Conférence convient qu'il serait utile d'inclure ces principes dans une disposition particulière des futurs accords de services aériens.

4.2.4 La Conférence n'accepte pas la conclusion de la note WP/17 voulant que les États rendent compte de tout écart par rapport aux politiques de l'OACI sur les redevances, étant donné qu'une telle force obligatoire ne couvre que l'application des normes et des pratiques recommandées de l'Organisation, et non pas ses politiques économiques. Il est également proposé de supprimer la mention de « priorité élevée » dans les projets de conclusions de la note WP/17, puisqu'il revient aux États d'établir les priorités. Enfin, il est entendu que l'OACI continuera de surveiller l'application de ses politiques sur les redevances par les États, en menant des sondages s'il y a lieu.

4.3 Recommandation

4.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à la mise en œuvre des politiques de l'OACI sur les redevances, au titre du point 4 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 15 — Mise en œuvre des politiques de l'OACI sur les redevances

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États reconnaissent que le respect de la politique de l'OACI sur les redevances énoncées dans le Doc 9082, qui a pour origine directe l'article 15 de la *Convention de Chicago*, favorise la fourniture et l'exploitation efficaces et économiquement avantageuses des aéroports et des services de navigation aérienne,

ainsi que des relations solides avec les usagers, en particulier en ce qui concerne la transparence et le traitement équitable des différentes catégories d'usagers ;

- b) que les États veillent à ce que leurs aéroports et leurs ANSP respectent la politique de l'OACI sur les redevances ;
- c) que l'OACI prenne toutes les mesures pertinentes pour assurer une connaissance généralisée de sa politique sur les redevances, en coopération avec l'industrie ;
- d) que l'OACI encourage les États à adopter les principes du Doc 9082 sur la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, dans leurs législations, leurs réglementations et leurs politiques nationales, afin d'en assurer l'application par les aéroports et les ANSP ;
- e) que l'OACI encourage les États à incorporer les principes du Doc 9082 sur la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, dans leurs futurs accords de services aériens, afin d'en assurer l'application par les aéroports et les ANSP.

**Allocution de M. Roberto Kobeh González, Président du Conseil
de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI),
à la session d'ouverture de la Conférence sur l'économie des aéroports
et des services de navigation aérienne**

(Montréal, 15 – 20 septembre 2008)

Au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), j'ai le grand plaisir de vous souhaiter la bienvenue à la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

La première conférence de l'OACI sur les redevances s'est tenue en 1956, suivie ultérieurement de cinq autres conférences. Aujourd'hui, à cette septième rencontre, notre objectif commun est d'examiner et de confirmer les orientations de politique en vigueur de l'Organisation en matière de redevances. Cette conférence tombe à point nommé, étant donné l'évolution rapide de l'environnement d'exploitation de l'aviation civile internationale. Nous sommes aujourd'hui confrontés à des défis d'une portée et d'une gravité sans précédent, tels que l'approvisionnement et le prix du pétrole, les problèmes environnementaux et les limites de capacité. Il est essentiel, en pareille conjoncture, que toutes les parties s'unissent et coopèrent afin d'adapter le système de transport aérien à ces nouvelles et difficiles réalités. L'efficacité et la rentabilité doivent devenir nos principes directeurs pour assurer la pérennité de l'industrie et sa bonne santé financière.

Cette conférence arrive aussi à un moment très opportun, compte tenu de l'évolution de la situation depuis dix ans dans l'organisation et le financement des fournisseurs de services. La conférence précédente, tenue en 2000, a permis d'actualiser les orientations de l'OACI en matière de politiques de commercialisation et de privatisation des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne. Les délégués peuvent aujourd'hui mettre à profit les expériences récentes dans ce domaine pour préciser davantage les orientations et aider ainsi les États à régler efficacement des questions réglementaires fondamentales ayant trait aux redevances et aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne.

La commercialisation et la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne s'inscrivent dans le processus de mondialisation et de libéralisation des économies mondiales actuellement en cours.

Il n'en reste pas moins que de nombreux fournisseurs de services dans le monde, qu'ils soient privatisés ou pas, ne recouvrent pas entièrement leurs coûts, selon des études menées par l'OACI. Cette situation a de graves conséquences, exacerbées par la croissance constante du transport aérien et par la pression croissante sur les États pour qu'ils financent l'agrandissement ou la modernisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, afin de prévenir ou de résoudre l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien. Le tableau se complique davantage si l'on ajoute les défis dont j'ai parlé plus tôt, dont l'effet peut être néfaste sur la demande mondiale de transport aérien.

Aux termes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, il revient aux États, en dernière instance, d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation dans leur espace aérien. Les États doivent aussi veiller à ce que les services soient fournis conformément aux normes de l'OACI, reconnues comme étant cruciales pour la sécurité et la sûreté de l'aviation internationale.

Par ailleurs, s'ils envisagent de commercialiser ou de privatiser les aéroports et les services de navigation aérienne, les États doivent prendre conscience que la supervision économique relève également de leur responsabilité. L'objectif dans ce cas est de prévenir l'abus de position dominante due à ce qu'on appelle le « monopole naturel » d'un fournisseur de services. L'État peut exercer une supervision économique de plusieurs façons, allant de la « manière douce » à des interventions plus musclées dans les décisions économiques des fournisseurs, par le recours à un mécanisme réglementaire. Les États devront choisir la forme de supervision économique la plus appropriée en fonction de leurs circonstances particulières. Avant de faire un tel choix, ils devraient tenir compte de plusieurs facteurs, tels que le degré de concurrence parmi les fournisseurs de services, les coûts et les avantages associés à d'autres formes de supervision, ainsi que les cadres juridique, institutionnel et de gouvernance.

La nécessité d'interventions réglementaires plus directes peut être réduite par le recours à des mécanismes de consultation appropriés auprès des utilisateurs et par la mise en place d'arrangements de coopération entre fournisseurs et utilisateurs. Étant donné les défis énormes qui nous attendent, je suis convaincu du besoin absolu d'un niveau de coopération plus élevé au sein de l'industrie.

Les politiques actuelles de l'OACI en matière de redevances ne prévoient de consultations que sur une base ad hoc, dans le contexte des augmentations de redevances et des plans d'implantation d'infrastructure de grande ampleur. Or, la consultation devrait plutôt être un processus continu, qui peut prendre parfois des années pour se développer, puisqu'il faut plusieurs rencontres avant de pouvoir établir un climat de confiance et établir un dialogue constructif. Il nous faudra donc renforcer les politiques de l'OACI concernant la consultation avec les utilisateurs et mettre en place des mécanismes de consultation permanents là où fournisseurs et usagers ne disposent pas d'arrangements volontaires. De telles consultations devraient faire intervenir les utilisateurs de toutes catégories œuvrant aux aéroports et dans l'espace aérien visés.

La question de la performance des fournisseurs de services est étroitement liée à la supervision économique et aux consultations avec les utilisateurs. Et comme la gestion des performances est un outil important pour les fournisseurs de services, les auteurs de réglementation aussi bien que les utilisateurs, les États devraient veiller, dans le cadre de leurs fonctions de supervision économique et par le processus de consultation, à ce que les fournisseurs de services établissent et mettent en œuvre des systèmes de gestion des performances appropriés.

Ces trois thèmes essentiels de la conférence — supervision économique, gestion des performances et consultations — sont interreliés et, ensemble, constituent une approche globale visant une coopération accrue au sein de l'industrie, notamment entre les auteurs de réglementation, les fournisseurs et les utilisateurs. Si nous pouvons obtenir une compréhension commune sur ces trois sujets, et je suis persuadé que nous y arriverons, elle nous servira de base pour l'adoption de conclusions et de recommandations constructives qui nous aideront à réaliser les objectifs de coopération et d'efficacité de la conférence.

Ceci étant dit, je suis bien conscient que les politiques de l'OACI sur les redevances ne sont pas du même ordre que les dispositions de la Convention de Chicago, les États contractants n'étant pas juridiquement tenus de se conformer aux politiques de l'Organisation. La commercialisation et la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne posent le risque que la méconnaissance des politiques de l'OACI dans le domaine économique puisse créer une prolifération de méthodes différentes d'imposition de redevances et de droits. Ainsi, dans certaines circonstances, les caractéristiques économiques et les limitations de capacité des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, combinées à la libéralisation des services de transport aérien, ont soulevé des problèmes pour l'application du principe de non-discrimination de l'article 15 de la Convention de Chicago et des pratiques

équitable de recouvrement des coûts. Il importe donc de bien souligner que, puisque les politiques sont fondées sur les recommandations de grandes conférences internationales, telles que celle-ci, les États sont moralement tenus de les respecter. Les États devraient reconnaître qu'en n'appliquant pas les politiques de l'OACI sur les redevances, ils affaiblissent l'efficacité et la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que les rapports avec les utilisateurs, en particulier en ce qui a trait à la transparence et au traitement équitable des différentes catégories d'utilisateurs. Il conviendrait donc que les États veillent à ce que leurs fournisseurs de services suivent les politiques de l'OACI et signalent à l'Organisation tout écart par rapport à ces politiques.

J'ai l'honneur de déclarer ouverte la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. Je passerai ensuite la parole au Président du Comité du transport aérien et Représentant de l'Arabie saoudite au Conseil, M. Saud A.R. Hashem, qui nous présentera en détail l'ordre du jour de la conférence.

Le Conseil de l'OACI attend avec grand intérêt vos recommandations, et prêtera l'attention la plus soutenue à vos suggestions sur les meilleures façons d'améliorer les orientations de politique de l'OACI relatives aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, ainsi que sur tous autres aspects des services d'aéroport et de navigation aérienne, et de l'économie et de la gestion de ces services.

Si j'en crois les interventions entendues au symposium d'hier, la présente conférence sera certainement couronnée de succès.

**Allocution de M. Saud A. R. Hashem,
Président du Comité du transport aérien,
à la session d'ouverture de la Conférence sur l'économie des aéroports
et des services de navigation aérienne**

(Montréal, 15 – 20 septembre 2008)

Mesdames et Messieurs, au nom du Comité du transport aérien du Conseil de l'OACI, j'ai l'honneur et le plaisir de vous souhaiter la bienvenue à la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

Le système mondial de transport aérien actuel offre, parmi ses caractéristiques fondamentales, une disponibilité continue à un nombre croissant de personnes dans toutes les régions du monde. Lorsque la *Convention relative à l'aviation civile internationale* est entrée en vigueur en 1947, 21 millions environ de passagers utilisaient les services des compagnies aériennes mondiales. Une soixantaine d'années plus tard, les vols réguliers accueillent à eux seuls plus de deux milliards de passagers, dans le cadre d'un marché libéralisé qui semble être à des années-lumière de l'environnement réglementé des années 1940.

La démocratisation et le développement du voyage aérien découlent naturellement de l'article 44 de la Convention de Chicago qui déclare que l'OACI a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international, de manière à « répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ». Il s'agit après tout d'une question d'équité entre êtres humains dans l'utilisation des ressources de la planète : le transport aérien doit être accessible et abordable pour le plus grand nombre de personnes possible. Il n'est pas question de faire autrement, et malgré les difficultés auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui, telles que le coût croissant du carburant, les problèmes environnementaux, les limites de capacité des aéroports et de l'espace aérien, et bien d'autres, nous poursuivrons nos efforts afin d'assurer un degré optimal de sécurité, de sûreté, de durabilité et d'efficacité. Dans une large mesure, les progrès futurs de la société mondiale dépendent de la santé opérationnelle et financière de l'industrie du transport aérien.

Dans son allocution d'ouverture, le Président du Conseil a appelé notre attention sur ce qu'il considère comme les trois conditions clés au succès de notre Conférence. Je partage entièrement son point de vue, qui est que la nature et la portée de nos conclusions et nos recommandations sur la supervision économique, les performances et les consultations contribueront à établir l'orientation future de l'industrie. L'ordre du jour de la conférence comprend aussi plusieurs éléments critiques et je vais prendre quelques minutes pour les passer en revue avant les délibérations de ce matin. J'en profiterai également pour réitérer certaines des observations cruciales formulées par M. Kobeh, notamment sur le point 1 de l'ordre du jour.

Le premier point concerne la supervision économique et souligne la responsabilité des États de protéger les citoyens contre les risques d'abus découlant de la position dominante des aéroports et des services de navigation aérienne. Cette responsabilité doit être clairement établie dans la législation aéronautique nationale. En ce qui concerne la gestion des performances, par exemple, les propositions dont est saisie la Conférence ne visent pas l'établissement de dispositions excessivement dirigistes, mais plutôt de présenter l'idée que les fournisseurs de services devraient mettre en place des mécanismes de gestion des performances lorsque le choix des indicateurs de rendement se fait au niveau régional et/ou national, de manière à tenir compte des conditions et des circonstances locales. Sans critères appropriés d'évaluation des

performances, il serait difficile pour les fournisseurs de services de démontrer des améliorations quelconques de leur efficacité.

L'absence virtuelle de consultations des utilisateurs dans de nombreux pays constitue une autre question importante. Toute coopération repose sur une compréhension mutuelle des préoccupations des parties et la seule façon d'établir une telle compréhension est d'entretenir un dialogue continu. Je pense qu'il est temps pour notre Conférence de proposer d'inclure les passagers dans le processus global de consultation. Ceci s'ajoutera à ce qui est proposé dans la note de travail du Secrétariat sur cette question.

Au deuxième point de son ordre du jour, la Conférence se penchera sur les questions liées à l'économie des aéroports et à leur gestion. À ce dernier propos, nous examinerons la séparation des fonctions réglementaires et opérationnelles et la nécessité d'assurer une bonne gouvernance en appliquant les meilleures pratiques. Nous déterminerons également ce qui devrait constituer un rendement raisonnable des avoirs des aéroports, compte tenu de leur position dominante.

Plusieurs nouvelles tendances dans l'établissement de redevances seront soumises à notre examen, telles que la répartition des coûts par passager et l'application de redevances différentielles pour les rabais initiaux accordés aux nouveaux services et aux transporteurs à bas prix. Nous examinerons également l'accès aux installations aéroportuaires, qui présente des risques de traitement arbitraire et de discrimination. Il faut se rappeler à cet égard que, outre les transporteurs aériens, d'autres utilisateurs ont également un droit légitime d'accès aux aéroports. Les politiques de l'OACI stipulent clairement que les redevances imposées à l'aviation générale internationale devraient être établies sur une base raisonnable, dans le but de promouvoir le développement solide de l'aviation civile internationale dans son ensemble. Pour la question du recouvrement du coût des mesures de sûreté, nous passerons en revue les politiques en vigueur, afin de déterminer comment nous pouvons assurer une application harmonisée des politiques mondiales sur les redevances de la sûreté de l'aviation.

Les questions de gestion et de gouvernance présentent également une grande importance pour la prestation des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la séparation des fonctions de réglementation et d'exploitation. Le financement de l'infrastructure de navigation aérienne présentant encore des difficultés dans de nombreuses régions du monde, il conviendrait de promouvoir davantage les politiques de l'OACI relatives à l'établissement d'entités autonomes pour la prestation de ces services. Au titre du point 3 de l'ordre du jour, nous ferons un examen plus détaillé, notamment de l'évolution de la fourniture des services dans les zones de contrôle d'approche et de contrôle régional, notamment les exigences des utilisateurs sur les trajectoires de vol préférées, et des incidences sur les redevances. La masse des aéronefs dans les formules de calcul des redevances de route est également à l'ordre du jour, au titre des travaux de l'OACI dans le domaine économique, ainsi que les moyens de mettre en œuvre le concept de la gestion mondiale du trafic aérien.

Enfin, au titre du point 4 de l'ordre du jour, nous évaluerons les risques inhérents que soulèvent la méconnaissance des politiques et des directives de l'OACI dans le domaine économique parmi les aéroports commercialisés et privatisés et les ANSP. Nous essayerons de déterminer les diverses options permettant de renforcer la connaissance des politiques et leur mise en œuvre par les États et les fournisseurs de services.

Au fil des années, l'OACI a pu établir, avec votre concours, une base solide d'éléments de politique et d'orientation à l'usage de tous les membres de la communauté aéronautique. Cette base a aidé toutes les parties à répondre avec efficacité aux problèmes économiques et organisationnelles associés à la fourniture et à l'exploitation de services d'aéroport et de navigation aérienne. Nous avons la *Politique de*

l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, les éléments indicatifs supplémentaires figurant dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne*, pour n'en citer que quelques-uns. Tous ces documents sont publiés sur le site web de l'OACI et sont disponibles sans frais aux fournisseurs de services et autres parties intéressées. Au cours de la semaine prochaine, notre objectif commun sera d'étudier et de valider les directives de politique à la lumière de l'évolution de l'environnement d'exploitation et des défis qui se posent.

Je n'ai aucun doute quant aux résultats de la Conférence. La scène est prête pour des délibérations constructives et l'examen de tous les points importants de l'ordre du jour bénéficiera grandement des connaissances et de l'expérience exceptionnelles que vous apportez à ces travaux. Votre présence, en si grand nombre, témoigne de l'importance que vous accordez aux sujets qui nous occupent et de votre dévouement aux intérêts de la communauté de l'aviation. Je voudrais vous remercier d'avance pour votre contribution indispensable et vous assurer que vos observations et vos recommandations recevront, durant ces travaux que j'ai l'honneur de présider, la plus grande attention du Comité du transport aérien de l'OACI, qui aura ensuite la tâche de proposer des mesures de suivi à la présente Conférence.

Je vous souhaite une réunion aussi stimulante que productive.

ÉTATS CONTRACTANTS :**ALBANIE**

L. Shkreli Délégué
F. Tabaku Délégué

ALLEMAGNE

M. Koester Délégué principal
M. Jelinek Délégué principal suppléant
T. Moeller Conseiller
B. Persch Conseiller
W. Scheel Conseiller
B. Schuh Conseiller

ARABIE SAOUDITE

A. Alharthy Délégué principal
N.F. Al-Sulaimani Délégué
T. Kabli Délégué

ARGENTINE

R. Fasolis Délégué
N.E. Maidana Délégué
S.B. Montich Délégué
A. Orchansky Délégué
J.P. Picasso Délégué
S. Prado Délégué

ARMÉNIE

P. Arusyak Délégué

AUSTRALIE

M. Arblaster Délégué
P. Evans Délégué

AUTRICHE

H. Zulinski Délégué principal
Mr. Ehrengruber Conseiller
S. Gehrler Délégué
Mr. Klaushofer Conseiller

BARBADE

E.A. Archer Délégué principal
H. Barrow Délégué
J. Blackman Délégué

BELGIQUE

T. Nsengimana Délégué principal
M. Lahaye Délégué
T. Peeters Délégué

BÉNIN

A. de Souza Délégué principal
E. Koumagnon Délégué
B. Metohoue Délégué

BOLIVIE

C. Antelo Lenz Délégué principal
J. Fortun Landivar Délégué
J. Oscar Arauco Frias Délégué

BOTSWANA

M. Leselwa Délégué principal
M. Belayneh Conseiller
S. Kolo Conseiller
O. Maroba Conseiller

BRÉSIL

R.B. Cardoso Délégué
L. Coehlo de Souza Délégué
A.G. De Barros Délégué
A. De Lima Délégué
M. De Oliveira Jr. Délégué
M. De Sales Pessoa Délégué
M.P. Guarany Délégué
F. Hoyer Délégué
L.R.S. Nascimento Délégué
J.A. Noman Délégué
S. Paes Délégué
J.C. Pontes Délégué
A. Romera Délégué

BRÉSIL (suite)

R. Santos Rocha Magno Délégué
 A. Smania Délégué
 P. Tafner Délégué

BURKINA FASO

N. Guissou-Zoure Délégué principal
 B. Somda-Some Délégué

BURUNDI

J. Bangurambona Délégué

CAMEROUN

C. Tsamo Délégué principal
 G. Awougfack Délégué
 G. Bella Délégué
 R. Njonou Délégué
 F. Ntongo Ekani Délégué
 E. Zoa Etundi Délégué

CANADA

D. Cogliati Délégué principal
 D. Reble Délégué principal suppléant
 R. Bohn Conseiller
 S. Chambers Conseiller
 J. Facette Conseiller
 J. Perchard Conseiller
 J. Weerdenberg Conseiller

CAP-VERT

C. Monteiro Délégué principal
 J. Fonseca Délégué
 E. Sousa Délégué

CHILI

J. Huepe Délégué principal
 I. Galan Martinez Délégué principal suppléant
 F. Garcia Sanchez Délégué
 V. Iturriaga Pina Délégué
 J. Rojas Délégué
 M. Veloso Délégué

CHINE

W. Bai Délégué
 C. Ding Délégué
 L. Fong Délégué
 L. Fung Délégué
 H.C. Gomes da Silva Délégué
 S.C. Ng Délégué
 H. Ng. Man Ngo Délégué
 Y. Pang Délégué
 H. Sha Délégué
 H. Zhao Délégué
 M. Zhao Zhang Délégué
 Y. Zhu Délégué

COLOMBIE

C. Bejarano Conseiller
 L.M. Garcia Lancheros Conseiller
 G. Rueda Délégué

COSTA RICA

R. Garbanzo Arguedas Délégué
 R. Solis Cruz Délégué

CÔTE D'IVOIRE

J.K. Abonouan Délégué principal
 M. Delesse Délégué
 K. Kouadio Lambert Délégué
 S.S. Nogbou Délégué
 F.F. Yao Blein Délégué

CUBA

D. Calderin Délégué
 O. Fabelo Corzo Délégué
 J. Mulet Perez Délégué
 A. Roque Gomez Délégué

DANEMARK

K. Ludvigsen Délégué principal
 A. Ekstrand Délégué principal suppléant
 F. Christensen Délégué

ÉGYPTE

A.E.A. Khalifa	Délégué principal
A.F Abdellah	Délégué
M.Y. Al Hasab	Délégué
M.R. Ali Khaireldin	Délégué
S. Elazab	Délégué

EL SALVADOR

E. Altschul	Délégué
J.A. Aparicio Borjas	Délégué
A.M. Blanco	Délégué
M. Redaelli	Délégué
J. Rene Rodriguez	Délégué
R. Rodriguez	Délégué
M. Suarez	Délégué

ÉMIRATS ARABES UNIS

S. M. Al Suweidi	Délégué principal
A.B. Al Amoudi	Délégué
R. Al Kaabi	Délégué
A. Al Zubaidi	Délégué
P. Hooper	Délégué
R. Johansen	Délégué
G. Jones	Délégué
H. Karam	Délégué
V. Poonoosamy	Délégué
J.C. Salazar	Délégué
M. Taher	Délégué

ÉQUATEUR

I. Arellano	Délégué principal
-------------	-------------------

ESPAGNE

J. Iglesias Cuervo	Délégué principal
L. Calvo Lucas	Délégué
C. Ferreirós Conde	Délégué
C. Martinez Rodriguez	Conseiller
D. Ortega Mercader	Conseiller
C. Rios	Conseiller

ÉTATS-UNIS

N. Shellabarger	Délégué principal
J. Wharff	Délégué principal suppléant

ÉTATS-UNIS (suite)

D. Bliss	Délégué
L. Faux-Gable	Conseiller
L. Hampton	Conseiller
J. Kiser	Délégué
L. MacDonald	Conseiller
A. Muldoon	Conseiller
M. Nichols	Conseiller

ÉTHIOPIE

M. Fikru	Délégué principal
E. Estifanos	Délégué principal suppléant
B. Belachew	Délégué
M. Hirute	Délégué
G.Y. Hunde	Délégué
T. Mekonnen	Délégué
N. Wondimu	Délégué

FÉDÉRATION DE RUSSIE

I.A. Belavintsev	Délégué
O. Bondareva	Conseiller
T.P. Budarina	Délégué
E. Gerasimova	Délégué
A.N. Khvostunkov	Délégué
A. Kuznetsov	Délégué
G. Markosyan	Délégué
V.G. Mironova	Délégué
A.U. Savelyeva	Délégué
G.N. Savina	Délégué

FINLANDE

J. Skjäl	Délégué principal
H. Hansson	Délégué
A. Ilola	Délégué
A. Haapanen	Délégué

FRANCE

P. Gandil	Délégué principal
J.-C. Chouvet	Délégué principal suppléant
J.-F. Vivier	Délégué principal suppléant
R. Benjamin	Conseiller
J.-P. Bes	Conseiller
B. Eberhard	Conseiller
W. Fenet	Délégué
G. Lachenaud	Conseiller

FRANCE (suite)

L. Lapene	Délégué
F. Marque	Délégué
B. Masselot	Délégué
P. Pape	Délégué
J. Pech	Conseiller
J. Sabourin	Conseiller
B. Thebault	Délégué

GABON

J.P. Obiangzue	Délégué principal
J.-M. Sansovini	Délégué

GHANA

W. Orhin	Délégué principal
C. Hoffman	Délégué principal suppléant
F. Nkansah	Délégué

GRÈCE

I. Andrianopoulos	Délégué
E. Delouka	Délégué
A. Kokkinos	Délégué
M. Panagiotopoulos	Délégué
M. Tetradi	Délégué
P. Tsinipizoglou	Délégué

GUATEMALA

E. Novales	Délégué
------------	---------

GUINÉE

C.A. Djibril	Délégué
K. Mamady	Délégué
D. Ousmane	Délégué

GUINÉE ÉQUATORIALE

A. Manana Abaga	Délégué
L. Miko Angue	Délégué

HAÏTI

A. Franck	Délégué
J.F. Jeanty	Délégué
P.A. Laguerre	Délégué
M. Paulemon	Délégué
J.-C. Paulvin	Délégué
J.L. Pierre	Délégué

INDE

S. Chhatwal	Délégué
N. Zaidi	Délégué

INDONÉSIE

N. Iswan	Délégué
R. Poedjiastuti	Délégué
J. Puspachinta	Délégué
M. Sukarno	Délégué
B. Susapto	Délégué
N. Syahroni	Délégué

IRLANDE

L. Daly	Délégué principal
D. Daly	Délégué
M. Coveney	Délégué
J. Spicer	Conseiller

ISLANDE

A. Thorsteinsson	Délégué principal
I. Kristmannsdottir	Délégué principal suppléant
H. Hauksson	Délégué
G.U. Jökulsdottir	Délégué
H. Olafsson	Délégué
A. Palsson	Délégué
H.S. Sigurdardottir	Délégué
H. Sigurdsson	Délégué
S. Thordersen	Délégué
S. Traustadottir	Délégué

ITALIE

A. Quaranta	Délégué principal
N. Amendola	Délégué principal suppléant

ITALIE (suite)

S. Badolato	Délégué
L. Bellomia	Délégué
P. Ciancaglioni	Délégué
L. Colman	Délégué
M. De Laurentiis	Délégué
M. Farina	Délégué

JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE

G. Jenbaz	Délégué
-----------	---------

JAMAÏQUE

J. Fairclough	Délégué principal
M. Gordon-Simmonds	Délégué
M. Hepburn	Délégué

JAPON

H. Yamamoto	Délégué principal
H. Eguchi	Conseiller
M. Oomura	Délégué
T. Tsutsumi	Conseiller
K. Yamagishi	Délégué

KAZAKHSTAN

B. Seidakhmetov	Délégué
-----------------	---------

KENYA

G. Muhoho	Délégué principal
R.J. Lubanga	Délégué principal suppléant
J.M. Bahemuka	Délégué principal suppléant
B. Enyenze	Délégué
J. Kimuyu	Conseiller
G. Kinyua	Délégué
H. Ogoye	Conseiller

LESOTHO

T. Dlangamandla	Délégué principal
M. Sesinyi	Délégué

**L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE
DE MACÉDOINE**

D. Mojsoski	Délégué principal
Z. Angelovski	Délégué
M. Krstevska	Délégué
D. Zarapciev	Délégué

LIBAN

K. Chamieh	Délégué principal
A. Abdullatif	Délégué principal suppléant

LIBÉRIA

R.A. Williams	Délégué principal
E.H. Boubacar Bah	Délégué

LITUANIE

L. Zumeriene	Délégué principal
A. Vainovskyte	Délégué principal suppléant
R. Vaigauskaite	Délégué

MADAGASCAR

V. Ranaivoarison	Délégué principal
E. Ratsimbazafy	Délégué principal suppléant
H. Aydrionoelison	Délégué
V. Ravoniharoson	Délégué

MALAISIE

F. Mansor	Délégué
V. Nair	Délégué
F.Q. Tarwir	Délégué
S.H. Tay	Délégué

MALI

D. Boubacar	Délégué
T. Sanogo	Délégué
A. Thiam Diallo	Délégué
K. Traore Cisse	Délégué

MALTE

J. Cachia Délégué principal

MAURICE

I. Pokhun Délégué

MAURITANIE

M. Gueye Délégué

B. Kane Délégué

MEXIQUE

D. Mendez Délégué principal

M. Botello Garcia Délégué

J.L. Hernandez Ramos Délégué

D. Jimenez Délégué

F.R. Olivares Castro Délégué

M.A. Omar Aquiles Délégué

J.C. Ortiz Garcia Délégué

P. Sanchez Mejorada Délégué

MOZAMBIQUE

L. Ndeve Délégué

A. Pinto Délégué

NAMIBIE

S. Haihambo Délégué

B. Mujetenga Délégué

NIGER

M. Halidou Délégué

NIGÉRIA

O.G. Adetu Délégué

R. Arogunjo Délégué

J.T. Bala Délégué

A.A. Famodimu Délégué

T. Iyanda Délégué

NIGÉRIA (suite)

J. Machunga Délégué

A. Olumuyiwa Délégué

A. Sanusi Délégué

A.A. Vincent Délégué

NORVÈGE

R. Geirhovd Délégué principal

L.H. Amundsen Délégué principal suppléant

J. Hanekamhaug Délégué

K. Koefoed Délégué

K. Kristin Asgard Délégué

NOUVELLE-ZÉLANDE

S. Van de Geer Délégué principal

M.C. McNeight Délégué principal suppléant

S. Ford Conseiller

T. Gollin Conseiller

B. Prvanov Conseiller

OUGANDA

J.T. Kagoro Délégué principal

S. Muneza Délégué principal suppléant

S. Kisekka Délégué

J.C. Okalany Délégué

K. Twijuke Délégué

PAKISTAN

M. Rauhullah Délégué principal

PANAMA

L. Langmaid Délégué

G. Montecer Délégué

PARAGUAY

J.A. Galeano Marten Délégué principal

V.T. Velazquez Gadea Délégué principal suppléant

J.C. Cortazar Gamell Délégué

PAYS-BAS

M.A. de Jong	Délégué principal
M.A.H.-Raajimaker	Délégué principal suppléant
R. van Gerven	Délégué principal suppléant
M.H. Albertus-Verboom	Conseiller
H. De Bruijn	Conseiller
H.J. Heuten	Délégué
E.B. Holiday	Conseiller
E. Kleiboer	Conseiller
R. Nieuwhof	Conseiller
C. Reinders	Conseiller
L.J.N. Rolvink	Délégué
A. Seferina-Mercelina	Délégué
J. Sondij	Conseiller
Mr. Vreeburg	Conseiller

PÉROU

J.C. Aguilar	Délégué
M. Carrillo	Délégué

PHILIPPINES

C. Arcilla	Délégué principal
J. de Leon	Délégué
S. Molato	Délégué
A. Naparate	Délégué

POLOGNE

S. Ciszewska	Délégué principal
K. Metrak	Délégué principal suppléant
R. Jankowiak	Conseiller
P. Nalej	Délégué
D. Werbowy	Délégué

PORTUGAL

M.H. Faleiro de Almeida	Délégué principal
M. L. António	Délégué principal suppléant
M. Madeira	Conseiller
C. Oliveira	Délégué
L.H. Ribeiro	Conseiller
A.J. Santiago de Freitas	Conseiller

RÉPUBLIQUE DE CORÉE

S.Y. Hwang	Délégué principal
W.-S. Seo	Délégué principal suppléant
Y.W. Chung	Conseiller
S.-J. Hong	Délégué
S.H. Jeong	Délégué
Y.I. Kim	Délégué
S.Y. Lee	Délégué

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

F.E. Guerrero Soriano	Délégué
F.B. Leon	Délégué
M.P. Marte Rodriguez	Délégué
E. Mendez	Délégué
J. Peralta	Délégué
S. Rosa	Délégué
N. Teatin	Délégué
C. Veras	Délégué

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Z. Jelinek	Délégué principal
P. Rudolf	Délégué principal suppléant
F. Slaby	Délégué
V. Vanicek	Délégué

RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

D.N. Malanga	Délégué principal
S.A. Onga	Délégué principal suppléant
T.P. Mlowosa	Délégué
O. Nundu	Délégué

ROUMANIE

D. Achim	Délégué principal
C. Donciu	Délégué principal suppléant
T. Comsa	Délégué
S. Ghincea	Délégué
R.-M. Kramer	Conseiller
D. Mincu	Conseiller
A.V. Petrescu	Conseiller
K. Radu-Mircea	Conseiller

ROYAUME-UNI

P. Griffiths	Délégué principal
H. Bush	Délégué
P. Fleming	Délégué
J. Ketley	Délégué
F. Morgan	Délégué
N. Motley	Délégué
M. Rossell	Délégué

SÉNÉGAL

A.T. Diop	Délégué
P.A. Fall	Délégué
A.T. Hane	Délégué

SERBIE

A. Radosavljević	Délégué principal
M. Ležaić	Délégué
A. Pavlović	Délégué

SINGAPOUR

W.P. Lim	Délégué principal
K.P. Bong	Délégué principal suppléant
S.H. Tan	Délégué principal suppléant
M.G. Fernando	Délégué
L.T. Tan	Délégué
V. Wu	Délégué

SOUDAN

E.I.A. Elkarim	Conseiller
A.A.R. Elyas	Délégué
E.R.A. Hassan	Délégué
S.M.A. Hiriz	Délégué
A.A.M. Mohamed	Délégué
A.M. Musa	Délégué

SUÈDE

H. Stenström	Délégué principal
S. Posluk	Délégué principal suppléant
B. Eckerbert	Délégué
J. Justesen	Conseiller
D. Lundvall	Conseiller
E. Roos	Délégué
U. Trygg	Conseiller

SUISSE

M. Zuckschwerdt	Délégué principal
M. Keller	Délégué principal suppléant
P. Germain	Conseiller
R. Hofmann	Délégué
D. Ruhier	Délégué
D. Schmucki	Conseiller

TCHAD

M. Abakar	Délégué
A.M.Z. Worimi	Délégué

THAÏLANDE

A. Charoenpol	Délégué principal
S. Duangratana	Délégué
O. Komain	Délégué
S. Kongpool	Délégué
N. Ruangis	Délégué
P. Tanasuksathain	Délégué
B. Yardee	Délégué

TOGO

L. Dokisime Gnama	Délégué
-------------------	---------

TRINITÉ-ET-TOBAGO

R. Brown	Délégué principal
N. Durity	Délégué
S. Francis-Yearwood	Délégué
R. Lutchmedial	Délégué

TUNISIE

M. Cherif	Délégué
M. Gaaliche	Délégué
E. Goral	Délégué

TURQUIE

C. Aygun	Délégué
----------	---------

UKRAINE

O.S. Davydov	Délégué principal
D. Babeichuk	Délégué principal suppléant
O. Avramenko	Délégué
I. Blinov	Délégué
Y. Chernyuk	Délégué
G. Dotsenko	Délégué
S. Korshuk	Délégué
O. Melnyk	Délégué
I. Ostash	Délégué
V. Petrovsky	Délégué
O. Rabotiagova	Délégué
V. Zelenkov	Délégué

URUGUAY

H. Davila	Délégué principal
E. Batista	Délégué
F. Costa	Délégué
M. Rodriguez	Délégué

VENEZUELA

C. Rodriguez	Délégué principal suppléant
D. Blanco	Délégué principal

VENEZUELA (suite)

M.G. Guillen Calderon	Délégué
F. Ochoa	Délégué

VIET NAM

T.B. Luu	Délégué principal
V.V. Bui	Délégué
P.V. Dung	Délégué
P.X The	Délégué
V.T. Tran	Délégué
V.P. Tung	Délégué

YÉMEN

M. Abdulkader	Délégué
---------------	---------

ZAMBIE

C. Kabalika	Délégué principal
-------------	-------------------

DÉLÉGATIONS OBSERVATRICES :**AGENCE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE
EN AFRIQUE ET À MADAGASCAR (ASECNA)**

J. Courbin	Observateur principal
M. Halidou	Observateur
A.S. Ould Lab	Observateur
S. Ould-Mahfoud	Observateur
M. Sissoko	Observateur
A. Veillard	Observateur
M. Youssouf	Observateur

ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL (IATA)

T. Windmuller	Observateur principal
G. Brazeau	Observateur
A.-M. Cockerham	Observateur

M. Comber	Observateur
R. Fung	Observateur
J. Gallowitsch	Observateur
C. Kronenburg	Observateur
C. Lavallée	Observateur
R. Marcoux	Observateur
M. Molina	Observateur
K. O'Carroll	Observateur
J. Poole	Observateur
I. Ratieva	Observateur
P. Schmidt	Observateur
L. Sulmona	Observateur
J. Synnott	Observateur

BANQUE MONDIALE

C.E. Schlumberger	Observateur principal
-------------------	-----------------------

CIVIL AIR NAVIGATION SERVICES ORGANISATION (CANSO)

A. ter Kuile	Observateur principal
C. Goater	Observateur
G. Held	Observateur
D. Hoeven	Observateur
M.-P. Pijper	Observateur
A. Smout	Observateur

COMITÉ AÉRONAUTIQUE INTER-ÉTATS (CAI)

V. Dorofeyev	Observateur principal
--------------	-----------------------

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (CAFAC)

B. Djibo	Observateur principal
----------	-----------------------

COMMISSION ARABE DE L'AVIATION CIVILE (CAAC)

J. Metwalli	Délégué
-------------	---------

COMMISSION LATINO-AMÉRICAINNE DE L'AVIATION CIVILE (CLAC)

M.Y. Ospina	Observateur
-------------	-------------

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE/COMMISSION EUROPÉENNE (CE)

R. Vila de Benavent	Observateur principal
T. Fenoulhet	Observateur
F. Huet	Observateur
M. Johansson	Observateur

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE (CEAC)

G. Lumsden	Observateur principal
P.N. Kirk	Observateur

CONSEIL INTERNATIONAL DE L'AVIATION D'AFFAIRES (IBAC)

P. Ingleton	Observateur principal
S. Brown	Observateur
R. Gage	Observateur
M. Nichols	Observateur

CONSEIL INTERNATIONAL DES AÉROPORTS (ACI)

A. Gittens	Observateur principal
G. Borel	Observateur
L. Fermin	Observateur
O. Jankovec	Observateur
C. Lidji	Observateur
A. McGinley	Observateur
A. Schimm	Observateur
W. Youssef	Observateur

CONSEIL INTERNATIONAL DES ASSOCIATIONS DE PROPRIÉTAIRES ET PILOTES D'AÉRONEFS (IAOPA)

J. Sheehan	Observateur principal
F. Hofmann	Observateur

CORPORATION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE D'AMÉRIQUE CENTRALE (COCESNA)

J.C. Trabanino	Observateur principal
----------------	-----------------------

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)

S. Vodi	Observateur principal
P. Gaumond	Observateur
J. Magee	Observateur

**ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE
LA NAVIGATION AÉRIENNE (EUROCONTROL)**

A. Heerbaart	Observateur principal
D. Huet	Observateur
E. Letréguilly	Observateur

SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES (SITA)

A. Mattos	Observateur principal
-----------	-----------------------

WP CEANS	Point de l'ordre du jour	Titre	Langues	Présentée par
1	---	Ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
2 (IP)	---	Origines de la Conférence et dispositions concernant son organisation	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
3 (IP)	---	Calendrier provisoire	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
4	1.1	Supervision économique	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
5	1.2	Performances économiques et exigences minimales de compte rendu pour les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
6	1.3	Consultations des usagers	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
7	2.1	Gouvernance, propriété et contrôle des aéroports	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
8	2.2, 2.3	Assiette des redevances, répartition des coûts et systèmes de redevances	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
9	2.2, 3.2	Taux de rentabilité des aéroports et des services de navigation aérienne	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
10	2.4	Redevances différentielles	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
11	2.5	Recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
12	3.1	Gouvernance, mode de propriété et contrôle des fournisseurs de services de navigation aérienne	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
13	3.3	Catégorisation des services aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
14	3.3	Le rôle du poids des aéronefs dans le barème des redevances	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
15	3.3	Incitatifs applicables aux fournisseurs et aux usagers	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
16	3.4	Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
17	4	Application des politiques de l'OACI sur les redevances	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
18 (IP)	1.1, 1.2 2.1, 3.1	Ownership, organization and regulatory practices of airports and air navigation services providers	A	Secrétariat

WP CEANS	Point de l'ordre du jour	Titre	Langues	Présentée par
19 (IP)	2.1, 3.1	Financial situation of airports and air navigation services providers 2005	A	Secrétariat
20 App. Rév. (IP)	4	Implementation of ICAO's policies on charges	A	Secrétariat
21	2.4	Accès à l'infrastructure des aéroports	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
22	1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5	A tourism perspective	A	OMT
23	2.1	Governance, ownership and control of airports	A	ITF
24	1.1, 1.2	Economic oversight and performance management: The need for balance	A	ITF
25	3.3	The role of aircraft weight in charging formulae	A	IBAC
26	1.3	Strengthening practices for consultation with users	A	IAOPA
27	1.1	Supervision économique	A,Ar,C,E,F,R	ACI
28	1.2	Performance économique et exigences minimales de compte-rendu pour les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne	A,Ar,C,E,F,R	ACI
29	1.3	Consultation des usagers	A,Ar,C,E,F,R	ACI
30	2.2, 2.3	Assiette des redevances, répartition des coûts et méthodes de calcul des redevances	A,Ar,C,E,F,R	ACI
31	2.2, 3.2	Taux de rendement des aéroports et des services de navigation aérienne	A,Ar,C,E,F,R	ACI
32	3.4	Propriété et contrôle de l'infrastructure des services de navigation aérienne	A,Ar,C,E,F,R	Membres du NAT SPG
33	2.2, 2.3	Établissement des redevances et détermination des coûts appropriés	A,Ar,C,E,F,R	États-Unis
34	1.2	Mesure et analyse comparative des performances des services de navigation aérienne (SNA)	A,Ar,C,E,F,R	CANSO
35	1.3	Développement de pratiques exemplaires en matière de relations clients	A,Ar,C,E,F,R	CANSO
36	3.1	Gouvernance et performances des ANSP	A,Ar,C,E,F,R	CANSO

WP CEANS	Point de l'ordre du jour	Titre	Langues	Présentée par
37	3.1	Séparation de la fourniture des services de navigation aérienne de la surveillance réglementaire	A,Ar,C,E,F,R	CANSO
38	3.4	Gestion de l'information aéronautique et des conséquences en matière de principes d'imputation des redevances	A,Ar,C,E,F,R	CANSO
39 App.	2.1	Factors to consider when giving airports in concession	A,E	Membres de la CLAC
40 App.	3.3	Methodological guide for estimating airport and air navigation service costs	A,E	Membres de la CLAC
41 (IP)	1.1, 1.2, 1.3	Questions nécessitant l'interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers	F	Mali
42 (IP)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5	Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports	F	Mali
43 (IP)	3.1, 3.2, 3.3, 3.4	Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne	F	Mali
44 (IP)	4	Application des politiques de l'OACI sur les redevances	F	Mali
45	3.4	Institutional and economic issues associated with the transition from AIS to AIM	A	Australie
46	1.1	Economic oversight	A	IATA
47	1.3	Consultation with users	A	IATA
48	2.5	Solutions for security financing and cost-recovery	A	IATA
49	2.2, 3.2	Relationship between risk and return	A	IATA
50	4	Global application of ICAO policies	A	IATA
51	3.4	ATM globalization and its economic impact on the global system	A,E	Membres de la CLAC
52	1.2	Efforts consentis au niveau européen en vue de la mise en œuvre d'un système axé sur les performances	A,F	Commission européenne et EUROCONTROL
53	1.1, 1.3, 4	Issues requiring cooperation between States, services providers and users	E,R	IAC
54	3.4	Europe A "total system" approach to transparency and predictability of air transport infrastructure costs	A	France au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs membres

WP CEANS	Point de l'ordre du jour	Titre	Langues	Présentée par
55	1.2	Charging and environment	A	France au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs membres
56 (IP)	1.2, 3.3, 3.4	The second package of the Single European Sky (SES II)	A	Commission européenne
57	2.1	Handling liberalization and regulation	A	Italie
58 Rév.	1.1	Approche régionale pour la supervision économique de l'aviation civile	A,F	53 États africains
59	2.1	Developing policy guidelines for management of economically non-viable airports	A	53 États africains
60 Rév.	2.2, 2.3	Assiette, répartition des coûts et systèmes de redevances	A,F	53 États africains
61	2.4	Airport constraints: slot allocation and night curfew	A	53 États africains
62	3.3	Role of aircraft weight in charging formulae	A	53 États africains
63	1.1, 1.2	The Government, as a facilitator for the cooperation between services providers and users	A	République de Corée
64	1.3	Successful changes of charges through consultation with users	A	République de Corée
65	4	Implementation of ICAO's policies on charges for airports in the European Community	A	Commission européenne
66 (IP)	1.1	ACI Global Traffic Forecast Report 2008-2027	A	ACI
67 (IP)	---	List of working papers as of 10 September 2008	A	Secrétariat
68	2.1	Consumer rights protection and its impact on increasing airport operation efficiency	A,Ar	Arabie saoudite
69	1.1	Control and oversight of airports and air navigation services providers	A	Ouganda
70	1.3	Consultation with users	A	Ouganda
71	1.1	Economic oversight and regulation	A	États-Unis
72	3.4	ATM globalization and its economic impact on the world system	A,E	Panama
73 Rév.	1.1	Projet de rapport sur le point 1.1 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat

WP CEANS	Point de l'ordre du jour	Titre	Langues	Présentée par
74	1.2	Projet de rapport sur le point 1.2 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
75	1.3	Projet de rapport sur le point 1.3 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
76	2.1	Projet de rapport sur le point 2.1 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
77	2.2	Projet de rapport sur le point 2.2 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
78	2.3	Projet de rapport sur le point 2.3 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
79	2.4	Projet de rapport sur le point 2.4 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
80	2.5	Projet de rapport sur le point 2.5 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
81	3.1	Projet de rapport sur le point 3.1 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
82	3.2	Projet de rapport sur le point 3.2 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
83 Rév.	3.3	Projet de rapport sur le point 3.3 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
84	3.4	Projet de rapport sur le point 3.4 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
85	4	Projet de rapport sur le point 4 de l'ordre du jour	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
86	---	Projet de rapport — Introduction	A,Ar,C,E,F,R	Secrétariat
87	4	Implementation of ICAO's policies on charges	A	France au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs membres et États-Unis

ISBN 978-92-9231-185-8



9 7 8 9 2 9 2 3 1 1 8 5 8