



SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

POINT 1.2 DE L'ORDRE DU JOUR

Les pages ci-jointes du rapport sur le point 1.2 de l'ordre du jour sont à insérer dans le dossier de rapport sous couverture jaune.

Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**1.2 : Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques****1.2.1 DOCUMENTATION**

1.2.1.1 La Conférence examine le point 1.2 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/18 (Secrétariat), WP/37 (Cuba) et WP/58 (22 États membres, membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile – CLAC).

1.2.2 ANALYSE

1.2.2.1 Un certain nombre de délégations constate que la sûreté de l'aviation est d'une importance capitale pour le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier. La Conférence appuie à l'unanimité la note WP/18 traitant des coûts de la sûreté de l'aviation et des redevances connexes, présentée par le Secrétariat, et elle adopte les recommandations qui y figurent. Un point de vue est exprimé concernant l'incidence négative dont le transport aérien international souffre par suite de l'utilisation de l'aviation civile pour des activités qui ne peuvent être acceptées dans le contexte de la Convention relative à l'aviation civile internationale, car ces activités non seulement compromettent le développement de l'aviation civile internationale, mais aussi son développement économique.

1.2.2.2 En ce qui concerne les renseignements fournis par Cuba sur les incidences du blocus imposé par les États-Unis sur le secteur de l'aviation civile, les délégations de certains États membres appuient la position de Cuba et les recommandations présentées dans la note. Cuba fait valoir que le blocus des É.-U. est une décision unilatérale, contraire à l'esprit de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et soutiennent qu'il a eu des effets préjudiciables sur le développement de l'aviation civile à Cuba. De plus, elles expriment l'avis que la Conférence ATConf/6 est la tribune appropriée pour examiner cette question, étant donné que la Conférence traite de la durabilité du transport aérien. La délégation des É.-U. soutient qu'il s'agit là d'une question politique bilatérale et qu'il ne convient pas d'en délibérer durant la conférence. Le Secrétariat indique que la question a été prise en considération durant la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui est l'organe directeur de l'Organisation, et il fait savoir que la Conférence ATConf/6 n'est pas habilitée à résoudre cette question. Dans sa conclusion, Cuba fait connaître son intention de porter la question à l'attention de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI.

1.2.2.3 Un appui général est exprimé pour les conclusions et recommandations présentées par le Chili au nom de 22 États membres, membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), concernant le rapport coût-efficacité du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP). Plusieurs États indiquent qu'ils appuient ce type de coopération régionale, qui donne lieu à des économies de coûts pour toutes les parties prenantes. La Conférence note toutefois qu'il ne faut pas confondre les systèmes de sécurité tels que le SRVSOP et les activités connexes avec les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) de l'OACI ou les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

1.2.3 CONCLUSIONS

1.2.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) la sûreté de l'aviation est d'une importance capitale pour le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier, et les divers défis en matière de sûreté auxquels le secteur du transport aérien international est confronté aujourd'hui continueront de constituer un facteur significatif d'augmentation des coûts ;
- b) la mise en œuvre de mesures et de fonctions de sûreté nouvelles et améliorées pour les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), notamment la supervision de la sûreté, entraînera des coûts supplémentaires. Les États sont encouragés à respecter les politiques sur les redevances de sûreté qui figurent dans le Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, lorsqu'ils déterminent les coûts qui doivent être recouverts auprès des usagers et des usagers finals par le biais de redevances ;
- c) les politiques et orientations de l'OACI sur les aspects économiques de la sûreté de l'aviation restent pertinentes : la Conférence de 2008 sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) a reconnu que les politiques actuelles de l'OACI en matière de recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports et appliquées par les ANSP demeurent adéquates et elle a recommandé que les États veillent à leur mise en œuvre efficace ;
- d) la question soulevée par Cuba a déjà été examinée par l'organe souverain de l'OACI durant la 37^e session de l'Assemblée, qui a décidé que cette question devait être portée à l'attention du Président du Conseil, aux bons offices de qui il avait été fait appel en d'autres occasions concernant cette même question, et la déclaration de Cuba concernant son intention de porter la question à l'attention de la 38^e session prochaine de l'Assemblée de l'OACI est notée ;
- e) le SRVSOP a donné lieu à des économies de coûts appréciables pour les États participants, ce qui s'est traduit par des avantages pour les exploitants ; de la formation, de l'assistance aux États, des activités plurinationales, des mises en œuvre, des séminaires et d'autres activités n'auraient pu avoir lieu sans le SRVSOP ou, alors, les coûts auraient été prohibitifs pour la plupart des États ; la coopération entre les États de la région a été facilitée par l'uniformisation de la formation à un niveau régional.

1.2.4 RECOMMANDATIONS

1.2.4.1 Comme suite à l'examen de la documentation et des délibérations relatives à d'autres domaines des travaux de l'OACI pouvant avoir des incidences économiques au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence adopte les recommandations suivantes :

**Recommandation 1.2/1 — Autres domaines des travaux de l'OACI
qui peuvent avoir des incidences économiques**

La Conférence recommande :

- a) que les États veillent à ce que les politiques actuelles de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté aux aéroports et appliquées par les ANSP soient mises en œuvre de telle sorte que les redevances d'usage pour la sûreté soient raisonnables et efficaces par rapport aux coûts, et qu'elles favorisent l'harmonisation à l'échelle mondiale ;
- b) que les États soient encouragés à incorporer les quatre principes clés de l'établissement des redevances que sont la non-discrimination, le rapport entre les coûts et les redevances, la transparence et la consultation des usagers dans leurs législations, réglementations ou politiques nationales, ainsi que dans leurs arrangements sur les services aériens, afin d'en garantir le respect par les exploitants d'aéroports et par les ANSP ;
- c) que les États accroissent leur participation à leurs groupes régionaux de sécurité respectifs ;
- d) que les États soient invités à prendre note du rapport coût-efficacité qui peut être atteint par le biais de la coopération régionale et qu'ils soient encouragés à établir des objectifs et des indicateurs concernant la gestion et l'économie, à l'instar des États d'Amérique latine ;
- e) que l'OACI prenne toutes les mesures pertinentes pour assurer une large sensibilisation à ses politiques et les faire connaître, et pour encourager l'utilisation de ses éléments indicatifs sur les coûts de la sûreté de l'aviation et les redevances connexes.
