



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

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

ASPECTS ÉCONOMIQUES DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit les travaux de l'OACI dans le domaine des politiques et éléments indicatifs relatifs aux aspects économiques de la sûreté de l'aviation et examine les défis futurs liés à la fourniture de mesures et de fonctions de sûreté appropriées et économiquement rentables. Par ailleurs, elle donne également une brève description des faits nouveaux intervenus dans le domaine de l'économie des mesures de sûreté. La note conclut que la sûreté de l'aviation est d'une importance capitale pour le développement de l'aviation civile et lance un appel aux États pour qu'ils observent les politiques de l'OACI relatives aux coûts et redevances connexes de la sûreté.

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements et les évaluations présentés dans la présente note ;
- b) à entériner les conclusions du paragraphe 3 ;
- c) à adopter les recommandations présentées au paragraphe 4.

Références :

Les documents de référence d'ATConf/6 se trouvent à l'adresse
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Annexe 17 — *Sûreté : protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* confère aux États contractants la responsabilité de veiller au respect des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la sûreté de l'aviation, même lorsque l'exploitation de la sûreté aux aéroports et dans les services de navigation aérienne est confiée par les États à une tierce partie (publique ou privée). Quelle que soit la manière dont les services de sûreté sont fournis et par qui, la sûreté reste d'une importance capitale dans l'exploitation et le développement du transport aérien.

1.2 La présente note de travail décrit les politiques et les orientations de l'OACI relatives aux coûts et redevances connexes de sûreté des aéroports et des services de navigation aérienne, qui sont contenues dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation*

aérienne (Doc 9082), le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161). Ces politiques et éléments d'orientations traitent des redevances de sûreté pour les exploitants d'aéroport et les fournisseurs des services de navigation aérienne, mais ne s'étendent pas sur les politiques, les pratiques ou les redevances d'autres parties prenantes telles que les exploitants d'aéronefs. La note rend également compte de faits nouveaux concernant les coûts et redevances de la sûreté et examine l'impact économique et les défis liés à la mise en œuvre des nouvelles mesures et fonctions de sûreté améliorées.

2. DISCUSSION

2.1 Les politiques actuelles de l'OACI sur les redevances de sûreté aux aéroports ont été actualisées à l'issue de la *Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation*, tenue à Montréal en 2002. Ces politiques énumèrent huit fonctions de la sûreté de l'aviation, comprenant notamment les équipements, les installations et le personnel nécessaires, ainsi que le contrôle de sûreté des passagers et la formation du personnel de sûreté (cf. Doc 9082, Appendice 1), qui doivent toutes être prises en compte dans la détermination de l'assiette des coûts, en vue de l'établissement des redevances des opérations aéroportuaires. Les États sont chargés d'assurer la mise en œuvre des mesures de sûreté adéquates aux aéroports conformément aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Les États peuvent déléguer la fourniture des fonctions de sûreté individuelles à des agences telles que les entités aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs et la police locale.

2.2 Conformément aux politiques de l'OACI sur les redevances, qui figurent dans le Doc 9082 (cf. paragraphe 1 de l'Avant-Propos), les quatre principes clés de l'établissement des redevances que sont la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers devraient être observés lors de la conception et de la mise en œuvre des redevances. Conformément à une recommandation adoptée par la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS 2008) et entérinée par le Conseil de l'OACI, les États sont encouragés à incorporer ces principes-clés d'établissement des redevances dans leurs législations, réglementations ou politiques nationales, ainsi que dans leurs accords de services aériens, afin d'en assurer l'application par les exploitants d'aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne.

2.3 Il incombe aux États de déterminer dans quelles circonstances et dans quelle mesure les coûts afférents à la mise en œuvre des installations et services de sûreté devraient être pris en charge par l'État, les entités aéroportuaires ou d'autres organismes responsables. En ce qui a trait au recouvrement des coûts des mesures de sûreté auprès des usagers, les principes généraux ci-après devraient être appliqués (cf. paragraphe 7 de la Section II du Doc 9082) :

- a) il devrait y avoir des consultations avant que les coûts de toute mesure de sûreté soient imputés aux aéroports, aux exploitants d'aéronefs ou à d'autres entités ;
- b) les entités concernées peuvent recouvrer les coûts des mesures de sûreté auprès des usagers de manière juste et équitable, après consultation ;
- c) toutes redevances ou répercussions des coûts des mesures de sûreté à supporter par les fournisseurs, les exploitants d'aéronefs ou les utilisateurs finals devraient être liées directement au coût de la fourniture des services de sûreté et devraient viser à ne recouvrer que les coûts correspondants ;

- d) l'aviation civile ne devrait pas avoir à payer les coûts de fonctions plus générales de sûreté assurées par les États telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale ;
- e) il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les diverses catégories d'usagers dans les redevances qui leur sont imposées pour le niveau de sûreté assuré. Les coûts additionnels résultant d'un renforcement des services de sûreté mis en œuvre habituellement à la demande de certains usagers peuvent aussi être facturés à ces usagers ;
- f) quand les coûts des mesures de sûreté aux aéroports sont recouverts au moyen de redevances, la méthode utilisée devrait être choisie librement, mais les redevances devraient être fondées soit sur le nombre de passagers, soit sur le poids de l'aéronef, soit sur une combinaison de ces deux éléments. Les coûts des mesures de sûreté imputables aux locataires des aéroports peuvent être recouverts dans les loyers ou au moyen d'autres redevances ;
- g) les redevances de sûreté peuvent être recouvertes par addition à d'autres redevances déjà existantes ou sous la forme de redevances distinctes, et doivent faire l'objet d'une identification distincte des coûts et d'une explication appropriée.

2.4 En outre, en ce qui concerne les redevances de sûreté au niveau d'un fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP), les coûts de certaines mesures de sûreté de nature préventive pour la fourniture des services de navigation aérienne, qui sont spécifiquement liés à l'aviation civile et appliqués de façon courante, peuvent être inclus dans l'assiette des redevances de services de navigation aérienne, dans la mesure où ils n'ont pas déjà été pris en compte dans le contexte des mesures liées à la sécurité. L'aviation civile ne devrait pas avoir à payer les coûts de fonctions plus générales de sûreté assurées par les États telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale. Par ailleurs, les coûts afférents à la sûreté des aéroports ne devraient pas être combinés avec les coûts de sûreté relatifs aux installations et services de navigations aériennes [cf. Doc 9082, Section III, paragraphe 3 v)].

2.5 Les coûts directement liés aux fonctions de supervision pour les aéroports et les services de navigation aérienne peuvent être inclus dans l'assiette des coûts des aéroports et des ANSP, à la discrétion de l'État [cf. Doc 9082, Section II, paragraphe 2 x) et Section III, paragraphe 3 vii), respectivement].

2.6 Des éléments indicatifs détaillés sur les coûts et les redevances de sûreté sont inclus dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

2.7 Depuis les événements du 11 septembre 2001 aux États Unis, il y a eu une augmentation importante d'installations et de services de sûreté aux aéroports, dont le coût a été imputé aux usagers et usagers finals par le biais des redevances de sûreté. S'il est reconnu que les États doivent déterminer les coûts des mesures de sûreté qui doivent être supportés par l'État, les aéroports/ANSP, ou par d'autres organismes responsables, l'augmentation des redevances de sûreté indique que la mise en œuvre par les États des politiques existantes de l'OACI pourrait être améliorée.

2.8 La *Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation* (HLCAS), tenue à Montréal du 12 au 14 septembre 2012, a souligné l'importance de définir des mesures de sûreté qui soient efficaces,

efficaces, opérationnellement viables, économiquement durables, et qui tiennent compte de l'impact sur les passagers. La HLCAS a examiné en particulier la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation, et a recommandé que l'OACI et ses États membres tiennent compte d'une approche fondée sur les résultats, et de la nécessité d'assurer une meilleure satisfaction des passagers, dans l'élaboration à long terme de l'Annexe 17.

2.9 Au cours des dernières années, la question du financement des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté assurées par l'État a été portée à l'attention de l'OACI. Étant donné que ces deux fonctions de supervision sont une responsabilité de l'État, on suppose que le financement de l'État est la méthode utilisée pour financer ces obligations d'État. Cependant, cela n'est pas toujours possible ni pratique, en particulier pour les États qui ont des ressources financières limitées. Dans ces circonstances, c'est-à-dire là où les États individuellement manquent d'une capacité suffisante pour s'acquitter des responsabilités de supervision, ceux-ci devraient envisager d'adopter une approche régionale de la supervision de la sécurité et de la sûreté. Par exemple, un organisme régional de supervision de la sécurité et de la sûreté pourrait permettre de disposer des experts nécessaires pour les questions aussi bien de sécurité que de sûreté, par un partage et une mise en commun des ressources. Il convient de noter que la question du financement de la fonction de supervision de la sûreté de l'aviation est traitée séparément dans la note ATConf/6-WP/7.

2.10 De même, les questions relatives à l'économie de la connectivité et de la facilitation du transport aérien sont examinées séparément dans la note ATConf/6-WP/20.

3. CONCLUSION

3.1 À la lumière des discussions ci-dessus, les conclusions suivantes peuvent être retenues :

- 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 différents défis de sûreté auxquels le secteur du transport aérien est confronté aujourd'hui continueront d'entraîner des coûts ;
- b) la mise en œuvre de mesures et de fonctions de sûreté nouvelles et améliorées pour les aéroports et les ANSP, notamment la supervision de la sûreté, entraînera des coûts supplémentaires. Les États sont encouragés à observer les politiques de l'OACI sur les redevances de sûreté qui figurent dans le Doc 9082 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 CEANS 2008 a reconnu que les politiques actuelles de l'OACI en matière de recouvrement des coûts des mesures de sûreté auprès des aéroports et des ANSP sont encore adéquates et a recommandé que les États en assurent une mise en œuvre efficace ; la récente réunion HLCAS n'a pas demandé à l'OACI d'étendre davantage ses politiques et orientations sur les coûts et les redevances de sûreté de l'aviation.

4. RECOMMANDATIONS

4.1 Les recommandations suivantes sont proposées à l'examen de la Conférence :

- a) Les États devraient veiller à ce que les politiques actuelles de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté aux aéroports et aux 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 promeuvent l'harmonisation à l'échelle mondiale ;
- b) Les États sont encouragés à incorporer les quatre principes clés de l'établissement des redevances que sont la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, dans leurs législations, réglementations ou politiques nationales, ainsi que dans leurs futurs accords de services aériens, afin d'en assurer l'application par les exploitants d'aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne ;
- c) L'OACI devrait prendre toutes les mesures pertinentes pour assurer une large sensibilisation et une bonne connaissance de ses politiques et encourager l'utilisation de ses éléments indicatifs sur les coûts et redevances connexes de la sûreté de l'aviation.