



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

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

**RECOUVREMENT DES COÛTS DES MESURES
DE SÛRETÉ AUX AÉROPORTS**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note examine le paragraphe 29 et l'Appendice 1 de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), concernant les mesures de sûreté aux aéroports. Étant donné que les politiques en vigueur sur le recouvrement des coûts des mesures de sûreté sont encore adéquates, les États devraient veiller à ce qu'elles soient appliquées intégralement, afin d'harmoniser le processus de recouvrement des coûts dans les États et les régions.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note fait l'examen de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), concernant les mesures de sûreté aux aéroports et examine la nécessité d'harmoniser la mise en œuvre des politiques des États et des régions.

2. ANALYSE

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 en 2002. L'OACI a recensé huit fonctions de sûreté de l'aviation (Appendice 1 du Doc 9082) relatives entre autres aux matériels, aménagements et personnel dont il faut tenir compte dans le calcul de la fourchette des coûts d'une exploitation aéroportuaire. Elles vont du contrôle sûreté des passagers à la formation du personnel de sûreté. Le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) de l'OACI contient d'autres éléments indicatifs sur les coûts et les redevances de sûreté.

2.2 Conformément aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté à la Convention relative à l'aviation civile internationale* de l'OACI, les États ont la responsabilité de veiller à la mise en œuvre de mesures adéquates de sûreté aux aéroports. Ils peuvent déléguer la prestation des différentes fonctions de sûreté à des organismes tels que les entités aéroportuaires, les transporteurs et la police locale. Que ces fonctions soient confiées ou non à des entreprises privées, il n'en reste pas moins que les politiques recommandées de l'OACI mentionnées au paragraphe 29 et à l'Appendice 1 du Doc 9082 doivent être suivies. Par ailleurs, les États peuvent déterminer les circonstances dans lesquelles et dans quelle mesure les coûts liés à la fourniture d'installations et de services de sûreté devraient être à la charge des États, des entités aéroportuaires ou d'autres organismes compétents.

2.3 Toutes redevances ou tous transferts de coûts de sûreté devraient être directement liés aux coûts de la prestation des services de sûreté visés, et devraient être établis dans le but de recouvrer uniquement les coûts engagés. L'aviation civile ne devrait pas être responsable de tous coûts qui sont imputables à des fonctions de sûreté plus générales assurées par l'État, telles que l'ordre public, la collecte de renseignements et la sécurité nationale.

2.4 Il est nécessaire d'harmoniser l'application des pratiques de recouvrement des coûts et des redevances pour les mesures de sûreté aux aéroports, en raison des grandes variétés de politiques, de règles et de règlements appliqués dans les États et les régions. La plupart des États ont adopté les politiques recommandées de l'OACI et les appliquent, mais certains États ne l'ont pas fait.

2.5 Il n'y a pas eu d'évolution dans la situation des mesures de sûreté aux aéroports, à l'exception du filtrage des marchandises sur une grande échelle, qui pourrait appeler une révision et/ou une mise à jour des politiques et des orientations actuelles (Doc 9082 et Doc 9562). L'OACI devrait, à cet égard, suivre l'évolution de la situation pour déterminer si ou quand les politiques existantes sur la ventilation des coûts et le recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports ont besoin d'être mises à jour.

3. CONCLUSIONS

3.1 Compte tenu de ce qui précède, on peut tirer les conclusions suivantes :

- a) Étant donné que les politiques en vigueur de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures de sûreté sont encore adéquates, les États devraient en assurer l'application, afin d'harmoniser le processus à l'échelle mondiale.
- b) L'OACI devrait suivre l'évolution de la situation du filtrage des marchandises sur une grande échelle, pour déterminer si les politiques existantes sur la ventilation des coûts et le recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports ont besoin d'être mises à jour.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à examiner et à adopter les conclusions présentées au paragraphe 3.1.