



CEANS-WP/80
17/9/08

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

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 2.5
DE L'ORDRE DU JOUR**

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 renseignements sur ses pratiques et expériences actuelles dans le domaine du recouvrement des coûts des mesures de sûreté et appuie les conclusions proposées dans la note WP/11 du Secrétariat de l'OACI.

2.5.2 Examen de la question

2.5.2.1 La Conférence n'estime pas qu'il soit 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 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, vu que les politiques en vigueur de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports sont encore adéquates, les États veillent à ce que ces politiques soient appliquées afin d'assurer l'harmonisation à l'échelle mondiale.

— FIN —