



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Vingt-cinquième réunion du Groupe régional de planification et de mise en œuvre de l'AFI (APIRG/25)

Du 7 au 11 novembre 2022

Point 3 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de la navigation aérienne, y compris les priorités définies dans le plan régional de navigation aérienne

3.6 Autres initiatives en matière de navigation aérienne

Frais et droits de traitement des autorisations de survol (OVFC)

(Présenté par l'IATA)

RESUME	
Ce document met en évidence les préoccupations relatives aux droits et redevances perçus sur le survol par la plupart des États de la région et invite la réunion à examiner les recommandations formulées afin d'éviter la duplication des charges sur les exploitants.	
Les décisions à prendre par la réunion figurent au paragraphe 3 du présent document.	
<i>Objectifs stratégiques</i>	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE Capacités et Efficacité en matière de navigation aérienne ;

1 INTRODUCTION

1.1 Les redevances et les taxes de survol (OVFC) sont mises en œuvre par les États contrairement à l'article 15 de la Convention de Chicago et aux politiques et principes recommandés par l'OACI sur le principe des redevances d'utilisation. L'absence ou la faiblesse des cadres réglementaires en matière de régulation économique dans la région a aggravé la prolifération des frais et redevances d'OVFC. La Conclusion 24/25 de l'APIRG 24 a appelé les États à adhérer aux principes et politiques de l'OACI en matière de redevances d'utilisation, et à supprimer ces redevances, afin d'éviter la duplication des redevances pour les exploitants.

1.2 Les États continuent de facturer des frais administratifs pour le traitement des autorisations de survol (OVFC).

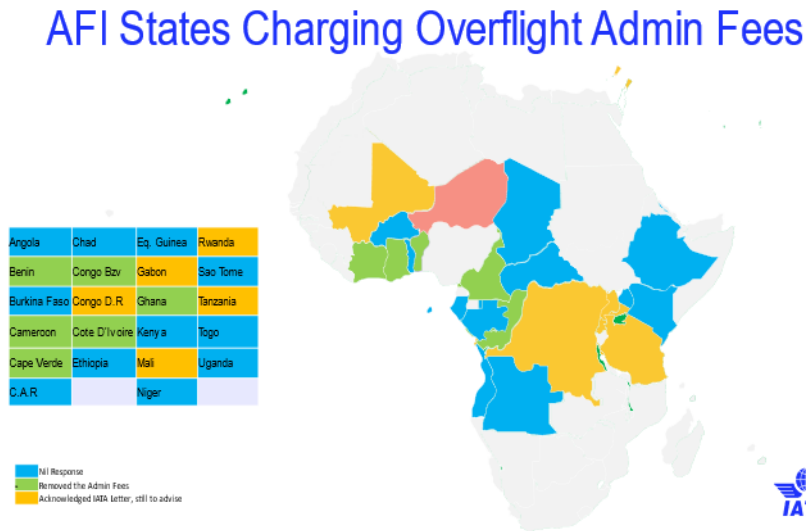
1.3 Certains États ont même rendu obligatoire le recours à des agents tiers pour traiter les autorisations d'OVFC au nom des compagnies aériennes, ce qui constitue encore une méthode de facturation des frais d'OVFC.

1.4 Les frais et redevances de traitement d'OVFC ont été mis en œuvre sans aucune réglementation, consultation, justification ou procédure régulière.

1.5 Il y a des cas où les compagnies aériennes ont été forcées d'éviter certaines régions d'information de vol (FIR) en raison des frais d'OVFC qui ont entraîné une augmentation de la consommation de carburant, du temps de vol et des émissions de CO2 ayant un impact négatif sur l'environnement.

1. DISCUSSION

- 1.1 L'importance d'un soutien financier et réglementaire continu pour les compagnies aériennes africaines afin de permettre une reprise durable à long terme doit être étayée par une réduction des niveaux de taxes, de frais et de redevances.
- 1.2 Les politiques et principes de l'OACI en matière de redevances d'utilisation ont été établis pour garantir la transparence et un rôle approprié pour les clients dans le processus de prise de décision sur les investissements et les redevances en matière d'infrastructures.
- 1.3 Il est nécessaire de mettre en place une collaboration et des partenariats dynamiques sur les redevances d'utilisation qui permettent d'obtenir des résultats mutuellement bénéfiques pour les exploitants et les États, tout en améliorant l'expérience des passagers et en assurant la durabilité de l'aviation dans la région africaine.
- 1.4 État des redevances d'OVFC dans la région :



3 MESURES À PRENDRE PAR LA RÉUNION

- 3.1 La réunion est invitée à prendre note du contenu du présent document de travail et :
 - a. Exhorte les États qui ne se sont pas conformés à l'article 15 de la Convention de Chicago concernant l'imposition de redevances et de frais d'autorisation d'OVFC conformément à la Conclusion 24/25 à le faire d'ici le 28 février 2023; et
 - b. Exhorte les États qui ont institué des agents tiers obligatoires à obtenir l'autorisation d'OVFC au nom des compagnies aériennes, imposant ainsi effectivement des frais d'administration, à supprimer ces mandats d'ici le 28 février 2023.