

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Projet

(Partie du) **PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 5.2
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 5.2 de

l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI

ASSIETTE DES REDEVANCES ET IMPUTATION DES COÛTS

5.2.1 Documentation

La **Suisse** (WP/44) cherche à encourager les États à appliquer pour les aéroports des normes comptables internationalement reconnues, comme moyen d'exploiter au mieux les marchés internationaux de capitaux pour le financement des aéroports privatisés ou semi-privatisés, constituant aussi une base transparente et uniforme pour la fixation des redevances. La Suisse propose que l'OACI élabore des orientations appropriées dans ce sens.

Les **États-Unis** (WP/42) invitent la Conférence à demander aux États de réexaminer leurs méthodes d'imputation des coûts dans le contexte des orientations de l'OACI relatives à l'imputation des dépenses communes et fixes de tous les secteurs de services et de toutes les installations. Les fournisseurs de services devraient adopter des méthodes d'imputation qui reflètent les coûts réels des services fournis. La note recommande également que l'OACI procède à une étude détaillée de l'application par les États et les autres fournisseurs de services de navigation aérienne des orientations existantes de l'OACI relatives à la détermination et à l'imputation des coûts. Les États-Unis (WP/98) proposent aussi que les orientations figurant dans les Déclarations du Conseil énoncées dans le Doc 9082 soient renforcées de façon à décourager les discriminations et les subventions croisées entre usagers en général.

La **Commission européenne** (WP/76) décrit le cadre réglementaire du Marché unique européen, plus particulièrement en ce qui a trait à l'assistance en escale et aux principes de tarification aéroportuaire. La Commission a adopté une directive visant à rendre obligatoires, au niveau de l'Union européenne, les principes de la non-discrimination, de la relation aux coûts et de la transparence qui figurent dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082).

EUROCONTROL (WP/45) soulève pour les services de navigation aérienne la même question relative aux normes comptables internationalement reconnues que celle soulevée par la Suisse pour les aéroports dans la note WP/44. EUROCONTROL (WP/72) recommande également que les orientations de l'OACI relatives à la ventilation des coûts entre contrôle de route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome qui figurent dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) soient revues à la lumière de l'évolution récente et de l'évolution future possible de l'organisation des services de navigation aérienne et les méthodes de facturation.

L'**Organisation météorologique mondiale (OMM)** (WP/97) exprime son opposition à la proposition présentée par l'IATA dans la note WP/78 (voir ci-après) qui vise à amender les orientations de l'OACI relatives à la détermination des coûts afférents aux services de météorologie aéronautique, notant que ces orientations se fondent sur des considérations de sécurité et ont été élaborées récemment par un groupe d'experts de l'OACI auquel l'IATA a participé, sans avoir alors exprimé de réserve à leur sujet.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/78) exprime ses préoccupations à propos de l'augmentation sensible du coût des services de météorologie aéronautique et du fait qu'une part disproportionnée des coûts des services météorologiques est imputée à l'aviation. L'IATA suggère d'amender les éléments indicatifs de l'OACI figurant dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) de façon à limiter les coûts des services météorologiques imputés aux usagers aéronautiques aux installations et services qui sont exclusivement destinés à répondre aux besoins aéronautiques. L'IATA émet l'avis qu'une concurrence dans la fourniture de ces services pourrait réduire les coûts et devrait être encouragée activement.

5.2.2 Débat

5.2.2.1 Un large appui se manifeste pour compléter les directives de l'OACI de manière à promouvoir et faciliter l'application de normes comptables internationalement reconnues tant pour les aéroports que pour les services de navigation aérienne (WP/44 et 45). Une certaine préoccupation est exprimée pour ce qui est de promouvoir seulement des normes comptables «internationales», sachant qu'il serait nécessaire aussi d'observer des normes comptables nationales. Les États devraient donc décider eux-mêmes quelles normes comptables employer et appliquer des normes internationales lorsqu'il y aurait lieu. Avec cette réserve, la Conférence convient d'accepter les propositions formulées dans ces notes.

5.2.2.2 La Conférence entérine d'emblée les propositions de la note WP/42. Il y a également un appui substantiel aux principes évoqués dans la note WP/98 pour ce qui est de la non-discrimination et de la relation aux coûts, mais l'avis de la majorité est que le texte proposé pour leur prise en compte dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) va au-delà de l'intention de l'article 15 de la Convention de Chicago. Des préoccupations sont exprimées aussi en ce qui concerne les questions de capacité et d'environnement ainsi que les aspects pratiques de l'imputation des coûts. La Conférence n'est donc pas en mesure d'entériner cette proposition.

5.2.2.3 La Conférence convient d'entériner la proposition de la note WP/72 qui vise à revoir les orientations du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) à la lumière des changements et de l'évolution récente dans la gestion du trafic aérien.

5.2.2.4 En ce qui concerne le recouvrement des coûts des services de météorologie aéronautique, la Conférence convient de maintenir en principe les orientations existantes en matière de détermination des coûts qui figurent à l'Appendice 2 des Déclarations du Conseil (Doc 9082). Toutefois, le propos de la note WP/78 demandant essentiellement une identification distincte des coûts des services météorologiques dans l'assiette des redevances de services de navigation aérienne de route sera pris en considération par le Conseil lorsque celui-ci examinera les Déclarations. L'avis est émis que la fourniture de services météorologiques sur une base commerciale devrait être encouragée.

5.2.2.5 Pour donner effet à son débat, la Conférence convient des recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 5.2/1

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE

- a) que les États envisagent l'application, lorsqu'il y a lieu, de normes comptables internationalement reconnues pour les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne qui tiennent une comptabilité distincte;
- b) que l'OACI complète en ce sens les orientations figurant dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) ainsi que dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3).

RECOMMANDATION 5.2/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que les États réexaminent les méthodes d'imputation des coûts qu'ils appliquent pour leurs aéroports et leurs fournisseurs de services de navigation aérienne dans le contexte des orientations de l'OACI relatives à l'imputation des coûts communs et fixes, par exemple entre différentes étapes d'utilisation des services, telles que l'utilisation en route ou en région terminale.

RECOMMANDATION 5.2/3

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI étudie comment les États et les autres fournisseurs de services de navigation aérienne se conforment à ses orientations existantes en matière d'identification et d'imputation des coûts.

RECOMMANDATION 5.2/4

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que, lors de l'examen prévu du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), les orientations concernant la ventilation des coûts entre contrôle de route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome soient revues à la

lumière de l'évolution récente de l'organisation des services de navigation aérienne et des méthodes de facturation.

APPLICATION DE PRINCIPES ÉCONOMIQUES

5.2.3 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/14) rappelle le principe économique fondamental énoncé dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), selon lequel les coûts devraient être déterminés sur la base de principes comptables rationnels. Afin de donner plus de souplesse au processus d'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, notamment lorsqu'il y a des problèmes de capacité, il est proposé d'insérer dans les Déclarations du Conseil un nouveau texte indiquant que les coûts pourraient tenir compte, s'il y a lieu, d'autres principes économiques, à condition que ceux-ci soient compatibles avec l'article 15 de la Convention de Chicago, et d'autres principes figurant dans les Déclarations du Conseil.

Les **États-Unis** (WP/43) demandent si l'application de principes économiques, et notamment la tarification au coût marginal, dans l'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, est vraiment conforme aux Déclarations du Conseil dans leur libellé actuel. Ils proposent que les orientations de l'OACI relatives à l'utilisation de la tarification fondée sur des principes économiques aux fins de gestion de la capacité soient amplifiées, de manière à éviter tout excédent de recouvrement. Ils préconisent également la consultation des usagers et un degré élevé de transparence lorsque l'imputation des coûts repose sur des principes économiques. Enfin, les États-Unis proposent que le Conseil détermine s'il convient de réviser la méthode traditionnelle d'évaluer le degré de discrimination et de subvention croisée.

La **Commission européenne** (WP/74) constate que si les systèmes de tarification équitables et efficaces doivent respecter les principes de la non-discrimination, de la relation aux coûts et de transparence, la transformation de la gestion des aéroports appelle un débat approfondi sur les moyens d'établir de nouveaux régimes réglementaires. Il est noté à cet égard que la notion de tarification au coût social marginal (par exemple pour tenir compte des facteurs environnementaux) peut apporter une contribution importante.

Le **Conseil international des aéroports (ACI)** (WP/54) préconise la liberté pour les exploitants d'aéroports d'adopter des politiques de tarification qui tiennent compte de circonstances locales exceptionnelles. Par contre, si la tarification au coût marginal est appliquée, elle devrait être accompagnée d'une analyse approfondie des coûts.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/80) s'oppose à l'application de la tarification au coût marginal pour l'établissement des redevances d'usage. Elle déclare également son opposition au principe de la tarification de pointe dans la note WP/81, en recommandant que l'OACI réitère les principes fondamentaux de l'établissement des redevances, à savoir la non-discrimination et la pertinence avec les coûts.

5.2.4 Débat

5.2.4.1 La Conférence déclare que les États ne devraient pas être forcés d'appliquer une théorie ou un principe unique dans l'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, mais qu'ils devraient plutôt choisir la démarche qui se prête le mieux à leurs propres circonstances locales, dans la mesure où elle respecte des principes fondamentaux universellement acceptés. La Conférence estime en outre qu'il convient de tenir dûment compte des facteurs de la demande. Par ailleurs, il est indiqué que d'autres principes économiques, non mentionnés dans la note WP/14, pourraient aussi être envisagés, dont certains risquent d'avoir un effet discriminatoire s'ils ne sont pas appliqués conformément à l'article 15 de la Convention de Chicago. Des inquiétudes sont exprimées sur le risque d'abus des forces du marché qui pourrait découler de l'application de ces principes, ainsi que sur leur nature «non limitative».

5.2.4.2 La Conférence donne un appui généralisé à la proposition de la note WP/14 d'insérer un nouveau texte dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), avec une modification concernant son libellé et son emplacement.

5.2.4.3 Au sujet de la note WP/43, une grande majorité appuie la mesure proposée, avec également des modifications, et en particulier l'idée que les redevances ne sont pas destinées seulement à produire un taux de rendement raisonnable des capitaux investis, mais aussi à couvrir les coûts des moyens supplémentaires fournis.

5.2.4.4 La suite proposée dans la note WP/54 est adoptée, avec quelques amendements apportés au texte, en vue de son insertion dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), la Conférence indiquant que le même texte, qui figure déjà dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), serait modifié en conséquence.

5.2.4.5 Donnant effet à ses conclusions, la Conférence adopte les recommandations ci-après:

RECOMMANDATION 5.2/5

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil insère dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) le texte ci-après (portant sur les systèmes d'établissement des redevances d'aéroport aussi bien que des redevances de services de navigation aérienne):

«Les redevances devraient être déterminées sur la base de principes économiques rationnels et pourraient tenir compte, s'il y a lieu, d'autres principes économiques, à condition que ceux-ci soient en conformité avec l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et d'autres principes figurant dans le présent document.»

RECOMMANDATION 5.2/6

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE

- a) que les États invitent instamment leurs fournisseurs de services qui pratiquent la tarification fondée sur des principes économiques à communiquer des renseignements détaillés sur le niveau des coûts fixes et des coûts variables et sur leur répartition, et à consulter les usagers sur les méthodes d'évaluation du coût marginal et de son application dans la structure de tarification;
- b) que l'OACI:
 - 1) amplifie les orientations figurant dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) et dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), de manière à assurer que l'utilisation de la tarification fondée sur des principes économiques aux fins de gestion de la capacité n'aura pas pour conséquence un excédent de recouvrement, tout en offrant un rendement raisonnable du capital investi;
 - 2) détermine s'il convient de réviser la méthode traditionnelle d'évaluer le degré de discrimination et de subvention croisée, compte tenu de la tendance croissante à fonder l'établissement des redevances sur des principes économiques.

RECOMMANDATION 5.2/7

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI modifie comme suit le libellé actuel du paragraphe 5.6 du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), et qu'elle aligne en conséquence le paragraphe 5.7 du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) sur ce nouveau texte:

«L'application, à l'établissement des redevances, de principes économiques qui sont en harmonie avec les Déclarations du Conseil formulées dans le Doc 9082 devrait mettre l'accent sur la nécessité de recouvrer les coûts de façon équitable auprès des utilisateurs des services d'aéroport. D'un point de vue économique, les redevances devraient être établies aussi bien pour recouvrer les coûts que pour encourager la fourniture de moyens supplémentaires lorsque cela est nécessaire.»

PRÉFINANCEMENT**5.2.5 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/15) abordait dans cette note la question du préfinancement des projets au moyen de redevances, une pratique que certains aéroports ont introduite ces dernières années. Tout en rappelant les principes fondamentaux du recouvrement des coûts, selon lesquels des redevances ne devraient pas être perçues pour des installations ou services tant qu'ils n'ont pas été mis en œuvre, et que les réserves constituées grâce à un excédent des recettes sur les dépenses pourraient comporter un élément de préfinancement, le Secrétariat jugeait que dans des circonstances très spécifiques, le préfinancement au moyen de redevances pourrait peut-être être justifié à condition que les mesures nécessaires soient prévues pour éviter les abus éventuels.

Les États de la **CEAC** (WP/69) décrivaient les principes de gestion commerciale que les aéroports devraient suivre. Dans cette démarche, il était souligné que les aéroports devraient prendre en ligne de compte le préfinancement, sous la forme d'une augmentation des redevances ou d'une autre méthode appropriée adoptée par les différents intervenants pour les investissements à long terme et à grande échelle.

L'**ACI** (WP/52 et 55) était d'avis que le préfinancement contrôlé pourrait faire partie d'un plan efficace de gestion des aéroports et qu'il pourrait être utilisé à l'occasion, à condition d'adopter un mécanisme de protection pour les usagers.

L'**IATA** (WP/31) était d'avis que le coût des grands projets devrait être financé par un apport extérieur de capitaux qui ne devraient figurer dans la base des coûts utilisée pour l'établissement des redevances qu'une fois les installations en question mises en service.

des L'**IBAC** (WP/38) expliquait que les usagers commerciaux individuels des aéroports et services de navigation aérienne n'étaient pas, en général, des usagers «réguliers» de ces installations et services et qu'il conviendrait de faire une distinction entre les usagers réguliers et les autres dans le contexte du préfinancement.

5.2.6 Analyse

5.2.6.1 La Conférence convient que, dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), il faudrait maintenir le principe des redevances d'aéroport établies en fonction des coûts, tout en protégeant les usagers qui se trouveraient à payer des redevances pour des services qu'ils n'utilisent pas. Cependant, compte tenu des coûts de développement des infrastructures et de l'autonomie en expansion rapide des fournisseurs de services sur le plan de l'organisation et des finances, la Conférence estime que la notion de préfinancement dans des circonstances très limitées mérite d'être étudiée dans le cas des projets à grande échelle.

5.2.6.2 Un certain nombre d'observations sont faites sur l'application et le fonctionnement du préfinancement. Certains délégués, par exemple, expriment des réserves au sujet du préfinancement des

projets par le moyen de redevances, notant que le préfinancement est déjà reconnu dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082/5). Par conséquent, au cas où la notion de préfinancement par le moyen de redevances serait acceptée, il devrait s'agir d'une exception à la règle. De même, tout préfinancement devrait être envisagé en tenant compte de l'ensemble des revenus d'un aéroport, et plus particulièrement de ses revenus non aéronautiques, ensemble qui devrait servir pour l'essentiel à mobiliser dans un premier temps les capitaux nécessaires pour les investissements. Selon une opinion, il ne serait pas approprié d'utiliser le préfinancement comme seule source de financement pour la totalité d'un projet; une combinaison de sources différentes devrait être utilisée.

5.2.6.3 En conclusion, le principe consistant à envisager le préfinancement dans le contexte de la réglementation économique, c'est-à-dire en l'assujettissant à un certain degré de contrôle et en l'accompagnant d'un dispositif de protection, y compris celui que décrivent les notes WP/15 et 69, recueille un large appui. La Conférence convient que les éléments proposés dans les deux notes devraient être combinés et elle indique que l'accent devrait être mis sur les consultations avec les usagers et sur la transparence, comme il est également indiqué dans les notes WP/52 et 55.

5.2.6.4 À la lumière de ses délibérations, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2/8

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil, lors de son examen des lignes directrices de l'OACI sur la question du préfinancement des projets par le moyen des redevances, devrait:

- a) maintenir le principe d'une relation entre les coûts et les redevances, ainsi que d'une protection pour les usagers qui ne doivent pas avoir à payer pour des installations qui n'existent pas ou qui ne sont pas fournies (actuellement ou à l'avenir) ;
- b) indiquer que le préfinancement des projets, particulièrement celui provenant de redevances non aéronautiques, peut être accepté dans certaines circonstances particulières lorsqu'il constitue le moyen le plus approprié de financer un investissement à long terme et à grande échelle, à condition qu'un mécanisme strict de contrôle soit en place, y compris les éléments suivants:
 - 1) réglementation économique transparente ayant fait la preuve de son efficacité pour les redevances d'usage et la prestation des services en cause, y compris l'audit des résultats obtenus, comparés avec les critères de productivité d'autres entreprises semblables;
 - 2) comptabilité exhaustive et transparente garantissant que toutes les redevances d'usage dans le domaine de l'aviation sont et demeureront réservées aux services ou projets intéressant l'aviation;

- 3) consultations préalables approfondies et transparentes dans le but d'atteindre dans toute la mesure possible un accord avec les usagers en ce qui concerne les projets significatifs;
- 4) application pour une période limitée, les usagers bénéficiant de redevances moins élevées et d'une transition plus facile aux nouvelles redevances que cela n'aurait été le cas autrement, une fois que les nouvelles installations ou infrastructures sont en place.

RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)

5.2.7 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/16) rappelle l'Appendice 2 des Déclarations du Conseil (Doc 9082) qui, dans la section «Autres services aéronautiques auxiliaires», traite des coûts assumés par les États pour fournir des services de recherches et de sauvetage (SAR), ainsi que la recommandation de 1996 du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne, voulant que cette orientation de politique soit amendée pour permettre que les coûts des services SAR fournis par des entités autres que les organes civils permanents, tels que les militaires, soient inclus dans l'assiette des redevances de services de navigation aérienne. Le Conseil n'avait pas approuvé la recommandation du Groupe d'experts, en attendant une étude du Secrétariat sur ses incidences.

L'étude en question était fondée sur les réponses reçues à un questionnaire qui demandait aux États des éléments d'information sur leurs politiques et pratiques en matière de recouvrement des coûts des services de recherches et de sauvetage. Un petit nombre d'États (33) ont répondu au questionnaire, la majorité (21) indiquant qu'ils n'étaient pas en faveur d'appliquer la recommandation du Groupe d'experts. La Conférence est donc invitée à indiquer au Conseil s'il existe des raisons suffisantes pour modifier la section «Autres services aéronautiques auxiliaires» de l'Appendice 2 des Déclarations du Conseil.

Les États de la **CAFAC** (WP/100), inquiets des insuffisances dans les services de recherches et de sauvetage, proposent une démarche régionale, avec comme moyens de financement l'imposition de redevances d'usage ou la prise en charge par le fonds aéronautique international proposé dont le Conseil fait encore l'étude.

Le **Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)** (WP/63) propose de renforcer le libellé des Déclarations du Conseil (Doc 9082), de manière à indiquer que certains services essentiels fournis aux citoyens d'un État, notamment les services SAR, devraient également être fournis à l'aviation civile internationale.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/84) propose que l'OACI élabore des orientations plus appropriées sur l'imputation des coûts des services SAR aux usagers aéronautiques, notamment en ne les fondant pas sur la «capacité de payer».

Le **Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)** (WP/38) est d'avis que les coûts des services SAR devraient être assumés par l'ensemble de la société et, en particulier, que les coûts des installations et des services fournis par le militaire ne devraient pas être imputés à l'aviation civile.

5.2.8 Débat

5.2.8.1 Certains délégués font remarquer qu'il est très difficile d'arriver à une conclusion d'application mondiale sur la base du nombre limité d'États qui ont répondu à l'enquête, sur le point de savoir si les États sont favorables à ce que les coûts des services SAR fournis par des établissements autres que des établissements civils permanents soient inclus dans l'assiette des redevances. La Conférence convient qu'un suivi de l'étude du Secrétariat est nécessaire et qu'il faut obtenir des renseignements de nombreux États qui n'avaient pas répondu à l'enquête au départ.

5.2.8.2 Le Secrétariat attire l'attention sur la perspective plus large des activités SAR dans le cadre des entreprises humanitaires des États dans le cadre de leurs exigences en matière de réactions d'urgence, ce pour quoi il n'y a pas de changement. Il est noté que la *Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes* prévoit l'obligation de prêter assistance à toute personne en détresse, et qu'un mécanisme de recouvrement des coûts n'est pas établi pour les activités SAR maritimes.

5.2.8.3 Si certains délégués sont d'avis que les États sont obligés de fournir gratuitement les services SAR, d'autres expriment des inquiétudes au sujet des difficultés rencontrées par beaucoup de pays moins développés pour financer les investissements dans les installations et services SAR. L'établissement de mécanismes au niveau régional ou sous-régional pourrait contribuer à réduire les lacunes existant dans ce domaine et renforcerait la sécurité. Dans ce contexte, il est suggéré que les institutions existantes de formation en aviation soient prises en compte. En conséquence, la Conférence appuie les propositions figurant dans la note WP/100 de façon générale, mais sans la mention d'un «fonds aéronautique international» du fait que la question est actuellement examinée par le Conseil dans un contexte précis.

5.2.8.4 Pour donner effet à son débat, la Conférence convient des recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 5.2/9

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI étudie plus avant la position des États et les implications d'un amendement de la politique de l'Organisation concernant le recouvrement des coûts des services de recherches et de sauvetage fournis par des établissements autres que des établissements civils.

RECOMMANDATION 5.2/10

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI

- a) élabore des orientations sur l'établissement d'organisations au niveau régional pour les activités de recherches et de sauvetage;
- b) fasse une étude sur l'établissement de mécanismes régionaux ou sous-régionaux de recherches et de sauvetage et sur la façon dont ils pourraient être financés en ce qui concerne l'aviation civile.

Projet
