

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 5.2 de

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

**RECOUVREMENT DES COÛTS DES SERVICES DE
RECHERCHES ET DE SAUVETAGE**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

La présente note examine le recouvrement du coût des services de recherches et de sauvetage auprès des usagers aéronautiques. Il y est recommandé d'élaborer des directives plus appropriées pour limiter le recouvrement des coûts aux seuls installations et services qui sont destinés à répondre exclusivement aux besoins aéronautiques.

1. Introduction

1.1 Les installations, les matériels et les services de recherches et de sauvetage comprennent les centres de coordination des opérations de sauvetage, les aéronefs incluant les hélicoptères, les bateaux ou vaisseaux de sauvetage, les équipes de sauvetage en montagne ou autres équipes spécialisées utilisées pour la fourniture des services de recherches et de sauvetage.

1.2 Les directives en vigueur de l'OACI stipulent que les coûts imputables aux services de recherches et de sauvetage assurés par tout organisme *civil* permanent peuvent être inclus dans la base des coûts destinée au calcul des redevances de services de navigation aérienne. Les services assurés par toute entité autre que les institutions civiles, par exemple un organisme militaire, doivent être exclus de la base des coûts.

1.3 Pour le moment, la plupart des États ne recouvrent pas, dans leurs redevances de services de navigation aérienne, le coût des services de recherches et de sauvetage assurés par un organisme civil ou militaire. Un certain nombre d'États ont toutefois indiqué qu'ils envisageaient de le faire à l'avenir.

2. Directives de l'OACI

2.1 Au paragraphe 30, alinéa ii) du Doc 9082/5 de l'OACI, il est recommandé que les États "s'abstiennent d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile internationale, vis-à-vis des autres modes de transport international." L'IATA appuie fermement cette déclaration et irait même jusqu'à dire que les redevances des services de recherches et de sauvetage ne devraient pas être discriminatoires pour les usagers aéronautiques vis-à-vis des usagers non aéronautiques.

2.2 On peut dire que l'usage des services de recherches et de sauvetage par les usagers aéronautiques, notamment le trafic IFR, est plutôt limité comparé à celui des usagers non aéronautiques. La plupart des services requis dans une année quelconque sont assurés par les services aéroportuaires d'intervention, de sauvetage et d'extinction d'incendies, dont les coûts sont déjà imputés et recouverts directement auprès des usagers aéronautiques.

3. La position de l'IATA

3.1 Compte tenu de ce qui précède, l'IATA est d'avis qu'en essayant de recouvrer les coûts des services de recherches et de sauvetage, les États imposent aux usagers aéronautiques une part indue de ces coûts. L'imputation des coûts des services de recherches et de sauvetage devrait se limiter au coût des installations et des services qui sont destinés à l'usage exclusif des usagers aéronautiques, ce qui éliminerait tout risque de subvention croisée de tous les autres usagers par les usagers aéronautiques. Les coûts imputés aux usagers aromatiques devraient être ramenés à un niveau qui corresponde davantage à l'usage effectif et aux avantages tirés des services de recherches et de sauvetage, permettant ainsi aux usagers aéronautiques d'investir davantage dans l'amélioration de la sécurité.

4. Décision de la Conférence

4.1 L'IATA invite la Conférence à prendre note de ce qui précède et à donner suite aux recommandations ci-après:

- a) Des directives plus appropriées devraient être élaborées pour l'imputation des coûts des services de recherches et de sauvetage aux usagers aéronautiques, et qui dans tous les cas ne devrait pas être fondée sur toute "capacité de payer" perçue.
- b) Les coûts des services de recherches et de sauvetage peuvent être imputés aux usagers aéronautiques dans la mesure où les installations et les services sont destinés à répondre exclusivement aux besoins aéronautiques. Ces installations et services exclusifs devraient se limiter aux services d'alerte. Le coût différentiel des missions de recherches et de sauvetage pour les usagers aéronautiques peut également leur être imputé.