



ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 53 : Analyse économique

PROPOSITION DESTINÉE À ASSUJETTIR L'INFORMATION ÉCONOMIQUE  
ET FINANCIÈRE À DES NORMES

[Note présentée par le Venezuela (République bolivarienne du)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Afin de réaliser l'objectif de l'OACI de promouvoir l'organisation et le développement du transport aérien international, la présente note propose d'établir des normes afin que les États recueillent l'information économique et financière de façon plus ordonnée et précise, ce qui faciliterait l'analyse pour la mise en place de politiques commerciales, les négociations bilatérales et multilatérales et l'étude des facteurs économiques, statistiques et d'exploitation qui ont des répercussions sur le secteur.

On espère ainsi pouvoir élaborer des indicateurs sur l'exploitation, la rentabilité et l'évolution de la situation des entreprises et de l'ensemble du secteur, et établir des mécanismes d'alerte pour anticiper les crises et prendre les mesures nécessaires à la stabilité des entreprises.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte du contenu de la présente note ;
- b) à inviter instamment l'Organisation à élaborer un plan comptable unifié.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — Efficacité, en particulier le paragraphe 2 : « Étudier les tendances, coordonner la planification et élaborer pour les États des orientations qui appuient le développement durable de l'aviation civile internationale ».
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) (Résolution A36-15) Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i> Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> , 9 <sup>e</sup> édition

<sup>1</sup> Original : espagnol

## 1. INTRODUCTION

1.1 Chaque pays possède des caractéristiques propres à ses facteurs de production et à la diversification de ses secteurs économiques, et cela est vrai également du système économique de son secteur aéronautique.

1.2 Les pays veillent à leurs propres intérêts lorsqu'ils formulent des politiques ou élaborent des normes et des règlements sur la base de l'information émanant des compagnies aériennes, des aéroports, des services de navigation aérienne et des organisations de maintenance, entre autres.

1.3 Comme il est énoncé dans l'Avant-propos du *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626), « la réglementation est un acte de l'autorité destiné à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré ».

## 2. ANALYSE

2.1 L'OACI a établi des formulaires pour recueillir l'information économique et financière des compagnies aériennes de chaque pays. Cela dit, nous estimons qu'on pourrait chercher des façons d'uniformiser cette information afin d'en améliorer la qualité et de faciliter la prise de décisions plus efficaces pour le secteur.

2.2 Le préambule de la Convention de Chicago prévoit que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique, afin de planifier les politiques commerciales du transport aérien et de renforcer le secteur.

2.3 Cette réglementation vise l'élaboration de normes et de principes pour régir la communication de données à l'OACI, avec pour corollaire l'emploi d'indicateurs permettant de formuler des politiques économiques pour assurer le développement durable du secteur.

2.4 Il est proposé d'élaborer un plan comptable unifié pour réunir l'information financière demandée aux compagnies aériennes, aux aéroports, aux organisations de maintenance et aux centres d'instruction, entre autres acteurs du système aéronautique mondial, afin d'éviter les disparités et la désorganisation dans l'information recueillie par les autorités aéronautiques de chaque pays. Cela permettra en outre de disposer de données actualisées sur les pays au moment d'engager des négociations bilatérales et multilatérales, de se renseigner sur la capacité économique des aéroports et de déterminer la rentabilité des routes à exploiter.

2.5 Par plan comptable unifié, on entend un instrument conçu pour harmoniser et unifier le système comptable de l'ensemble des entreprises du secteur aéronautique. Cela se traduirait par une amélioration de la qualité et de la transparence de l'information comptable, qui pourra être plus facilement comparée. Des indicateurs financiers pourront être définis pour obtenir une information précise sur la situation des entreprises, signalant les faits et les transactions qui les touchent, de manière à faciliter la prise de décisions.

2.6 L'établissement de normes sur la présentation de l'information facilitera la lecture des données et permettra d'élaborer des indicateurs économiques sur la solvabilité, la rentabilité, le fonds de roulement, les profits nets, les marges d'exploitation et le risque de faillite des entreprises, et de dresser ainsi un tableau complet de la situation des entreprises du secteur aéronautique.

2.7 Des données précises et ordonnées permettront d'analyser ensemble les aspects économiques, statistique et d'exploitation et de déterminer ainsi la situation et l'évolution des exploitants aériens ainsi que les répercussions qu'aurait sur eux l'adoption de nouvelles politiques. Elles permettront en outre d'exercer une surveillance continue et opportune des risques financiers éventuels.

2.8 De plus, cette information servirait à mener des études visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile des États, à réduire au minimum l'impact sur l'environnement par la mise en place de programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et à améliorer l'exploitation aérienne en réglant les principaux problèmes de contrainte. Il serait ainsi possible de planifier l'avenir pour assurer le développement durable et équitable de l'aviation mondiale.

2.9 L'encadrement de l'information économique et financière doit par ailleurs être transparent et faciliter la communication entre les entreprises intéressées, les autorités de l'aviation et l'OACI. Rappelons, à ce sujet, le libellé de la Résolution A36-15, Appendice G, *Économie des transporteurs aériens* : « L'OACI a besoin de données sur les revenus, les coûts et l'exploitation des transporteurs aériens pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées en vue de la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins ».

2.10 Grâce à l'harmonisation des données, des mécanismes d'alerte pourront être mis en place pour suivre les entreprises du secteur et prendre à temps les décisions et les mesures qui s'imposent pour enrayer une situation avant qu'elle ne dégénère en crise, entraînant des dommages irréparables.

### 3. CONCLUSION

3.1 Un plan comptable unifié présenterait de nombreux avantages : les données seraient présentées de manière ordonnée, en suivant un critère rationnel ; l'information devrait comporter les postes comptables qui permettraient d'anticiper les événements économiques susceptibles de survenir ; la terminologie serait compréhensible pour toute personne qui s'intéresse au système d'information comptable de l'entreprise ; des postes pourraient à tout moment être ajoutés au plan comptable en fonction des besoins.

3.2 En encadrant les données financières et économiques par des règles précises, on pourra créer des indicateurs financiers pour déterminer si une entreprise contrôle adéquatement ses frais pour augmenter ses profits. Cette information donnera de plus une image précise des événements qui se sont produits ou qui risquent de se produire sur le plan financier.