



CEANS-WP/81
18/9/08

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

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 3.1
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne

3.1 : Gouvernance, propriété et contrôle

3.1.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/12) examine les expériences récentes de commercialisation des ANSP et les questions émergentes connexes, qui sont la gouvernance, le mode de propriété et le contrôle. Ces expériences indiquent la possibilité d'un lien entre les résultats obtenus et la gouvernance d'entreprise. La note présente une série de pratiques exemplaires en vue de la bonne gouvernance des ANSP commercialisés. Dans les circonstances où l'État exploite directement des services de navigation aérienne, la note souligne la nécessité d'assurer que les fonctions de réglementation et celles d'exploitation ne soient pas assurées par la même autorité. Pour tenir compte de ces conclusions, il est proposé d'amender le texte du Doc 9082.

La **CANSO** (WP/36) estime que de bonnes performances du fournisseur de services de navigation aérienne reposent sur une bonne gouvernance, qui est à son tour imputable à une bonne élaboration des politiques gouvernementales. La note invite instamment les États à ne pas trop s'appuyer sur les mécanismes de réglementation, mais de prendre plutôt en considération les divers éléments de gouvernance à l'origine des performances dans la prestation des services, tels que la mission et les objectifs de l'ANSP, la loi et le règlement d'habilitation, la structure de gouvernance de l'ANSP, la direction indépendante, compétente et professionnelle, les relations avec les usagers, les autres relations avec les intervenants et le dialogue social, la gestion des performances et la surveillance économique.

La **CANSO** (WP/37) reconnaît que la séparation de la fourniture des services de navigation aérienne de la fonction de surveillance réglementaire est conforme aux principes de bonne gouvernance et améliore les performances de la gestion du trafic aérien. La note invite les États à prendre les mesures appropriées pour appliquer les éléments d'orientation existants de l'OACI qui favorisent l'autonomie d'un ANSP et sa séparation de la fonction de surveillance réglementaire.

Le **Secrétariat** (WP/18 — note d'information) présente des informations sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

Le **Secrétariat** (WP/19 — note d'information) présente des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

Le **Mali** (WP/43 — note d'information) présente des informations sur ses pratiques et ses expériences concernant la gouvernance, la propriété et le contrôle des services de navigation aérienne ; le rôle du poids des aéronefs dans l'établissement des redevances ; les mesures d'incitation, et les aspects économiques et organisationnels de l'application du concept de gestion du trafic aérien mondiale. La note appuie les amendements du Doc 9082 proposés par le Secrétariat de l'OACI (WP/12, 15 et 16), ainsi qu'une étude de l'application du facteur poids des aéronefs (WP/14).

3.1.2 Délibérations

3.1.2.1 Les délibérations portent essentiellement sur deux aspects abordés dans la note WP/12 : la séparation des deux fonctions de réglementation et d'exploitation pour les ANSP exploités par le gouvernement, et l'application des meilleures pratiques de gouvernance d'entreprise par les fournisseurs de services. L'importance de séparer nettement les fonctions de réglementation et de fourniture de services, avec leurs rôles et responsabilités respectifs clairement définis, fait l'objet d'un consensus général. La Conférence souligne la nécessité de donner plus de souplesse au libellé pour tenir compte des circonstances de chaque État et de chaque région. Elle est donc convenue d'amender à cette fin le projet de conclusion figurant dans la note WP/12.

3.1.2.2 L'application des meilleures pratiques de gouvernance d'entreprise afin d'améliorer les performances des ANSP a été appuyée. Quant à l'application des meilleures pratiques commerciales en général, la Conférence estime que sa valeur peut varier puisque, dans de nombreux cas, les services de navigation aérienne sont assurés par les États comme un service public. Il est donc proposé que le Secrétariat remanie le libellé du texte proposé pour le paragraphe 17 du Doc 9082, afin de mieux tenir compte des réalités commerciales lorsque les meilleures pratiques sont appliquées. Le Secrétariat est également chargé d'assurer l'harmonisation du libellé avec les conclusions figurant dans la note WP/7.

3.1.3 Recommandation

3.1.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à la gouvernance, à la propriété et au contrôle au titre du point 3.1 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 10 — Gouvernance, propriété et contrôle des fournisseurs de services de navigation aérienne

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE QUE :

- a) si les États décident de ne pas établir des fournisseurs de services de navigation aérienne autonomes, ils s'assurent au moins de mettre en place une séparation nette entre les fonctions de réglementation et celles de prestation de services, en en définissant clairement les rôles et les pouvoirs respectifs ;
- b) les États revoient la structure de gouvernance de leurs ANSP et appliquent les meilleures pratiques de gouvernance d'entreprise ayant trait aux objectifs et aux responsabilités, aux droits des actionnaires et à leur traitement, aux responsabilités du conseil d'administration, aux pouvoirs et à la responsabilité de la direction, aux relations avec les parties intéressées, ainsi qu'à la divulgation d'information ;
- c) l'OACI amende le Doc 9082 pour souligner l'importance de la séparation des fonctions de réglementation et d'exploitation et pour inclure les éléments requis pour assurer une bonne gouvernance grâce à l'application des meilleures pratiques commerciales.