



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Autres questions se rapportant à l'efficacité

SÉPARATION DE LA FOURNITURE DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE DE LA SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE

(Note présentée par la CANSO²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'autonomie en ce qui concerne le fournisseur de services de navigation aérienne, et sa séparation de la fonction de surveillance réglementaire est bien établie dans les éléments d'orientation de l'OACI. Il est avéré qu'une autonomie financière et de fonctionnement accrue pour le fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP) a favorisé une démarche commerciale en matière de prestation de service et l'amélioration de la qualité du service. La séparation de la fourniture des services de navigation aérienne de la fonction de surveillance réglementaire améliore les performances de la gestion du trafic aérien (ATM), et donne confiance au public dans le fournisseur de services de navigation aérienne et les services fournis par ce dernier. La séparation de la fourniture de la réglementation est conforme aux principes de bonne gouvernance ; la fonction de surveillance réglementaire doit être perçue comme indépendante et transparente.

Bien que ces éléments d'orientation ne viennent qu'en complément des normes et pratiques recommandées (SARP), ils revêtent de l'importance au regard des objectifs stratégiques de sécurité et d'efficacité de l'OACI.

¹ Toutes les langues sont fournies par CANSO.

² La CANSO est la voix mondiale de la gestion du trafic aérien (ATM). En 2006, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) membres de la CANSO ont géré 61 % de l'espace aérien mondial, contrôlé 84 % du trafic mondial et traité 44 millions de vols. La liste complète des membres comprend : Aena – Espagne | AEROTHAI – Thaïlande | Airports Authority of India | Airservices Australia | Airways New Zealand | ANS of the Czech Republic | ATNS – Afrique du Sud | ATSA – Bulgarie | Austro Control – Autriche | Avinor – Norvège | AZANS – Azerbaïdjan | Belgocontrol – Belgique | CAA Uganda | DFS – Allemagne | DHMI – Turquie | DSNF – France | EANS – Estonie | ENAV SpA – Italie | Federal Aviation Administration – États-Unis | HungaroControl | Irish Aviation Authority | Kazaeronavigatsia – Kazakhstan | LFV – Suède | LGS – Lettonie | LPS Slovak Republic | LVNL – Pays-Bas | MATS – Malte | MoldATSA – Moldavie | NAMA | NANSF – Égypte | NATS – Royaume-Uni | NAV CANADA | NAV Portugal | Naviair – Danemark | OACA – Tunisie | Oro Navigacija – Lituanie | PANSF – Pologne | ROMATSA – Roumanie | Sakaeronavigatsia Ltd – Géorgie | Serco | Skyguide – Suisse | Slovenia Control | SMATSA – Serbie | UkSATSE – Ukraine

Suite à donner : L'Assemblée est invitée : a) prendre note des éléments d'orientation actuels fournis par l'OACI qui prônent l'autonomie et la séparation de la fourniture des services de navigation aérienne (SNA) de la surveillance réglementaire ; b) de recommander que les États prennent les mesures nécessaires afin de respecter ces éléments d'orientation.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et D.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	<i>Manuel de supervision de la sécurité, Doc. 9734</i> <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, Doc. 9082/7</i> <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne, Doc. 9161/4</i> <i>Privatisation de la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne, Circulaire 284-AT/120</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif fondamental du service de navigation aérienne est de garantir la séparation sans danger des aéronefs dans les airs et au sol, et de fournir la capacité nécessaire d'une manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement.

1.2 L'interférence politique dans la fourniture des services de navigation aérienne a tendance à entraîner des coûts d'exploitation élevés, un financement insuffisant des augmentations de la capacité et des décisions susceptibles de représenter des intérêts politiques nationaux plutôt que d'aller dans les meilleurs intérêts du système et de ses usagers. En d'autres termes, l'interférence politique peut générer des performances sous-optimales du système.

1.3 Il existe également une nécessité de maintenir séparée la fourniture de services de trafic aérien de la fonction de réglementation qui en assure la surveillance. Afin d'être efficace et de conserver la confiance des voyageurs, le processus de réglementation de la gestion du trafic aérien doit être indépendant et transparent, et être perçu comme tel, et exécuté par une fonction distincte de l'entité qu'elle réglemente. Des relations trop étroites entre le fournisseur et la fonction de réglementation peuvent aboutir à des conflits d'intérêts et porter atteinte à la confiance dans le système.

1.4 Il est communément admis que la fourniture et la réglementation effectuées par la même entité sont incompatibles avec les principes de bonne gouvernance. Dans certaines régions du monde, la séparation est devenue une exigence légale. Le cadre réglementaire en vue de la réalisation du ciel unique européen rend la séparation entre la réglementation et la fourniture de services juridiquement obligatoire, et l'autorité de surveillance nationale doit exercer ses pouvoirs de manière impartiale et transparente³.

³ Règlement (CE) N° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004, Article 4.

2. DISCUSSION

2.1 Le bien-fondé de l'autonomie et de la séparation de la fourniture des services de navigation aérienne de la fonction de surveillance réglementaire est reconnu dans divers éléments d'orientation de l'OACI.

2.2 L'OACI recommande depuis un certain temps que les États créent des entités autonomes pour la fourniture des SNA, permettant ainsi la prise de décisions indépendantes par la direction sur des questions relevant de ses attributions et l'exercice par celle-ci d'un contrôle absolu sur les recettes d'exploitation⁴.

2.3 L'OACI recommande également dans son *Manuel de supervision de la sécurité* que « dans les États où l'État est à la fois l'autorité administrative et un fournisseur de services de trafic aérien, ..., les exigences de la Convention seront satisfaites, et l'intérêt du public sera servi au mieux, par une séparation claire des pouvoirs et des responsabilités entre l'organisme d'exploitation de l'État et l'autorité administrative de l'État ».⁵

2.4 Ledit manuel proclame en outre que « lorsqu'un État a jugé nécessaire de séparer les fonctions de fourniture de services par la création d'entités commerciales hors de l'AAC, ..., il devra être défini une division claire des responsabilités entre les fonctions de réglementation et les fonctions de fourniture de services. Les fonctions de réglementation et de sécurité resteront sous la responsabilité de l'État ».⁶

2.5 L'OACI constate également que, en raison de l'autonomie, de la commercialisation et de la privatisation croissantes des services de navigation aérienne, une surveillance économique appropriée peut s'avérer nécessaire, en laissant le soin à l'État de décider de la nature, du champ d'application et de l'étendue requis de ladite surveillance.⁷

3. CONCLUSION

3.1 L'autonomie en ce qui concerne le fournisseur de services de navigation aérienne, et sa séparation de la fonction de surveillance réglementaire est bien établie dans les éléments d'orientation de l'OACI. Il est avéré qu'une autonomie financière et de fonctionnement accrue pour le fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP) a favorisé une démarche commerciale en matière de prestation de service et l'amélioration de la qualité du service.

3.2 La séparation de la fourniture des ANS de la fonction de surveillance réglementaire améliore les performances de la gestion du trafic aérien (ATM), et donne confiance au public dans le fournisseur de services de navigation aérienne et les services fournis par ce dernier. La séparation de la fourniture de la réglementation est conforme aux principes de bonne gouvernance ; la fonction de surveillance réglementaire doit être perçue comme indépendante et transparente.

⁴ Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation, Doc. 9082/7, para. 11

⁵ Manuel de supervision de la sécurité, Doc. 9734, para. 2.4.9

⁶ Ibid, para. 3.2.6

⁷ Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne, Doc. 9161/4, para. 2.22

3.3 Bien que ces éléments d'orientation prônant l'autonomie du fournisseur de services de navigation aérienne, et sa séparation de la fonction de surveillance réglementaire, revêtent de l'importance au regard des objectifs stratégiques de Sécurité et d'Efficacité de l'OACI, ils ne viennent qu'en complément des normes et pratiques recommandées (SARP). Il importe par conséquent d'attirer l'attention sur ces éléments d'orientation et que les mesures nécessaires soient prises par les États afin de les mettre en œuvre.

— FIN —