



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 43 : Données sur l'aviation — Surveillance et analyse

RÉGLEMENTATION DE L'INFORMATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note d'information traite de l'expérience du Venezuela dans l'élaboration d'un plan comptable unique au moyen de séances de travail qui ont permis d'harmoniser l'information.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique C – <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien</i> , en particulier le point 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>	<i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Doc 7300/9), 9 ^e édition. <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> (Doc 9587). <i>Différences régionales dans l'économie de l'exploitation des compagnies aériennes internationales : 2008 et 2009</i> (Cir 332 AT/191). <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> (Doc 9161). <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i> (Doc 9626), 2 ^e édition, 2004. Résolution A37-20, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> (Doc 9954).

¹ La version en langue espagnole est fournie par le Venezuela.

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance soutenue du transport aérien ces dernières années a eu une incidence directe sur la situation économique et financière des exploitants aériens, qui constituent un aspect important de l'économie de notre pays malgré les différences dans la taille de leur parc aérien ou de leurs caractéristiques d'exploitation.

2. ANALYSE

2.1 Le Venezuela a présenté à la dernière Assemblée la note de travail A37-WP/300, qui traitait des normes et des principes qui régissent la communication de données à l'OACI dans le but d'établir des indicateurs pour produire des résultats sur le plan des politiques économiques, au soutien du développement durable du secteur.

2.2 Il y a lieu d'élaborer et de mettre sur pied un plan comptable unifié pour l'information financière qui est exigée des compagnies aériennes, des organisations de maintenance, des centres d'instruction –entre autres acteurs qui forment le système aéronautique mondial—afin d'assurer la cohérence et la structuration de l'information recueillie par les autorités des pays membres, ce qui permettra en outre de disposer d'une information à jour au moment d'ouvrir des négociations bilatérales et multilatérales, d'évaluer la capacité économique des aéroports et de connaître la rentabilité des routes.

2.3 Par plan comptable unifié, on entend l'instrument conçu pour harmoniser et unifier le système de comptes de l'ensemble des entreprises du secteur aéronautique. Grâce à cela, la qualité, la transparence et la comparabilité des données comptables sera améliorée, et des indicateurs financiers pourront être créés pour obtenir l'information sur le patrimoine qui est nécessaire à la prise de décisions, traduisant ainsi l'effet des circonstances et des opérations sur les entreprises.

2.4 L'État vénézuélien a organisé des séances de travail avec les exploitants aériens nationaux afin d'échanger les données comptables produites par les exploitants et l'information dont se sert l'Autorité aéronautique pour l'analyse économique et financière des entreprises, le but étant d'établir un plan comptable.

2.5 Bien que chaque exploitant possède des caractéristiques différentes en matière d'exploitation, tous ont accepté de participer à l'unification et à l'harmonisation de l'information comptable.

2.6 Pour les autorités, le système est encore à l'essai mais il a déjà fourni des alertes pertinentes sur la situation des entreprises du secteur, ce qui a permis de prendre des décisions et des mesures à temps pour redresser la situation avant qu'une crise ne survienne et cause des dommages irréversibles.

3. CONCLUSION

3.1 Il y a lieu de poursuivre l'évaluation et l'analyse des comptes, au besoin, afin de couvrir l'ensemble du secteur aéronautique du pays.