

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)

NÉCESSITÉ D'ORIENTATIONS SUR LA POLITIQUE NATIONALE
DE L'AVIATION (NAP) OU LE PLAN DIRECTEUR
DE L'AVIATION CIVILE (CAMP)

(Note présentée par le Bangladesh)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note appelle l'attention sur la nécessité d'éléments indicatifs concernant la politique nationale de l'aviation (NAP) ou le plan directeur de l'aviation civile (CAMP). L'article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (OACI) exige des États membres qu'ils encouragent la planification et le développement du transport aérien international.

La note appelle également l'attention sur la nécessité de webinaires, d'ateliers et de formation appropriés permettant au personnel aéronautique clé d'acquérir les compétences requises pour élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un NAP ou un CAMP en conformité avec les dispositions pertinentes de l'OACI.

Afin d'aider les États membres dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre d'une politique nationale de l'aviation ou d'un plan directeur de l'aviation civile, simultanément, nous, en tant qu'État membre, estimons que de plus amples orientations de politique et un soutien à la mise en œuvre sont nécessaires.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager l'OACI à produire des éléments indicatifs sur la politique nationale de l'aviation (NAP) ou le plan directeur de l'aviation civile (CAMP) ;
- b) encourager l'OACI à fournir de l'assistance aux États, selon les besoins, au moyen de webinaires, d'ateliers et de formation mondiaux et régionaux, afin de renforcer leur capacité à élaborer et mettre en œuvre le CAMP dans le cadre de l'initiative NCLB ;
- c) demander à l'OACI d'analyser les informations présentées ci-après et de délibérer sur la question.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i> Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien est une industrie dont les services sont indispensables à la réalisation d'une économie moderne. L'aviation offre une connectivité accrue qui devrait encourager les États à investir davantage dans ce secteur. Le développement économique à long terme des États, qui dénote une planification appropriée et des engagements en matière d'investissements, dépend d'un cycle vigoureux de développement aéronautique et de prospérité économique.

1.2 La pandémie de COVID-19 a durement éprouvé le monde sur les plans humain, social et financier, en particulier les activités d'aviation civile. Elle a donné lieu à des restrictions sur les déplacements aériens, lesquelles ont eu de graves répercussions sur les secteurs hôtelier et du tourisme.

1.3 Un plan directeur de l'aviation civile (CAMP) aidera concrètement les États en développement à se rétablir de la pandémie et à réaliser un système aéronautique plus résilient pour la croissance future. D'après l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le trafic ne reviendra pas à son niveau de 2019 avant 2022, voire même avant 2024.

1.4 Le CAMP est un élément crucial pour faire en sorte que les États soient prêts à revitaliser leur secteur aéronautique après la pandémie de COVID-19. Afin de répondre aux besoins des États membres concernant l'établissement ou la mise à jour de leur plan directeur pour l'aviation, il est vital aujourd'hui qu'ils suivent tous une formation/des ateliers de l'OACI sur le sujet.

1.5 L'Assemblée générale de l'OACI a adopté la Résolution A39-15, qui demande aux États membres de veiller à ce que les services de transport aérien international soient développés de manière ordonnée, régulière, efficace, économique, harmonieuse et durable. La résolution demande aussi que les redevances d'usage pour le recouvrement des coûts des services aéroportuaires et de navigation aérienne soient raisonnables et dûment fondés du point de vue de l'efficacité.

2. ANALYSE

2.1 Le transport aérien est très important à la fois pour le développement économique et pour le développement social. À cet égard, il faut une politique complète qui fait en sorte que les investissements dans le transport produisent les résultats souhaités et qui priorise l'attribution des fonds et des ressources en faveur des projets aéronautiques.

2.2 La politique nationale de l'aviation (NAP) est la source de lignes directrices pour la politique nationale de transport. Elle doit avoir un caractère universel afin d'attirer de plus gros investissements, ce qui peut, en définitive, influencer sur le plan national de développement. Le NAP doit donc être facile à comprendre par toutes les parties prenantes qui cherchent à atteindre un niveau souhaitable de développement socio-économique dans l'État et au-delà.

2.3 La politique nationale de l'aviation (NAP) devrait être alignée sur le plan directeur de l'aviation civile (CAMP) afin de maximaliser les avantages sociaux et économiques. Le NAP peut influencer sur la croissance du trafic aérien et le développement de l'industrie du transport aérien de l'État, de même que dans les États voisins. L'accès aux marchés peut être contrôlé au moyen d'accords bilatéraux de services aériens qui régulent les courants de trafic entre les États.

2.4 Le cadre national de planification de l'aviation (NAPF) d'un État membre doit être compatible avec les objectifs stratégiques de l'OACI en vigueur, ces derniers étant liés aux ODD de l'ONU. Le cadre devrait fournir un moyen de coordonner, de prioriser et de gérer de façon cohérente et durable le développement du système de transport aérien de l'État.

2.5 Le NAPF d'un État devrait représenter l'approche stratégique nécessaire à la croissance durable du secteur de transport aérien de l'État sur les plans national, régional et mondial. Il fournit une approche claire et complète pour le développement futur de l'aviation civile. Le cadre devrait porter sur la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sécurité, la sûreté et la facilitation du transport aérien.

2.6 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le Plan mondial de navigation aérienne et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde, tous trois de l'OACI, établissent des structures pour les processus mondiaux, régionaux et nationaux de planification. Les États membres de l'OACI sont encouragés à élaborer et mettre à exécution des plans, des cadres et/ou des programmes stratégiques qui tiennent compte des plans mondiaux de l'OACI dans leur CAMP.

2.7 Le NAPF d'un État devrait favoriser la croissance durable du transport aérien sur les plans national, régional et mondial. Il fournit une approche claire et complète pour le développement futur de l'aviation civile. À travers la politique nationale de l'aviation, le cadre devrait être lié à la politique nationale en matière de transport.

3. CONCLUSION

3.1 La planification stratégique de l'aviation est un processus inclusif qui devrait tenir compte des objectifs de planification globaux nationaux et des objectifs extérieurs à l'État. C'est pourquoi le cadre national de planification de l'aviation devrait être lié aux processus de planification aux échelons mondial, régional et national.

3.2 Les composants du système aéronautique doivent être harmonisés afin de permettre des améliorations durables dans les services de transport aérien. Pour améliorer la sécurité, la sûreté, la facilitation, la capacité et l'efficacité du système de transport aérien de l'État, entre autres domaines de performance clés, le CAMP rationalise les divers plans fragmentés en un seul plan cohérent.

3.3 Les États devraient être déterminés à faciliter le congé efficace des aéronefs à l'arrivée et au départ, une sûreté de grande qualité, une application efficace de la loi et un service à la clientèle compétent. Étant donné qu'il peut contenir des informations très sensibles, le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) peut ne pas faire partie du CAMP.

3.4 L'importance de la sécurité et de la sûreté d'un État ne peut pas être sous-estimée car elle est liée à la politique nationale en matière de transport, qui porte sur tous les modes de transport (p. ex. air, route, rail et eau), ainsi qu'au plan national de développement. Le cadre national de planification de l'aviation (NAPF) fournit une approche claire et complète pour le développement futur de l'aviation civile. La présente note de travail considère le plan directeur de l'aviation civile (CAMP) comme un outil important pour comprendre le raisonnement à l'origine de la présente note.

