



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 27 : Sécurité de l'aviation — Politique

Point 32 : Navigation aérienne — Politique

PLANIFICATION STRATÉGIQUE HARMONISÉE À L'ÉCHELLE MONDIALE

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'essor de l'aviation comme base d'échanges économiques et de croissance socio-culturelle entre les nations signifie que des méthodes communes d'intégration doivent être établies aux fins d'harmonisation et de développement durable de l'industrie. Une pensée logique nous pousse à trouver des moyens d'augmenter la capacité de nos espaces aériens et de nos installations, ainsi que l'efficacité de nos exploitations, sans oublier pour autant que notre atout principal est le niveau de sécurité que nous offrons.

Ayant identifié les objectifs communs, dressé les plans correspondants et établi les outils de mise en œuvre adéquats, il nous faut déterminer le rythme de cette mise en œuvre en lui accordant la priorité requise, de manière à réaliser les objectifs de façon harmonisée, en tenant compte des besoins régionaux particuliers d'une aviation mondialisée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à entériner la quatrième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) comme guide stratégique pour la navigation aérienne mondiale ;
- à entériner la première édition de la version révisée du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)* (Doc 10004), afin qu'il serve de guide stratégique mondial pour la sécurité opérationnelle ; et
- à établir la nécessité d'un cadre de priorisation régionale minimale d'Éléments essentiels (E) aux fins de la mise en œuvre de la mise à niveau par blocs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques de la Sécurité, ainsi que de la Protection de l'environnement et du Développement durable du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.

¹ La version espagnole a été fournie par la République dominicaine.

<i>Référence :</i>	<i>Rapport de la douzième Conférence de navigation aérienne 2012 (Doc 10007)</i> <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010) (Doc 9958)</i> <i>Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750) (4^e édition)</i> <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Doc 10004)</i>
--------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile mondiale a connu une croissance continue, défiant les cycles de récession pendant les quatre dernières décennies. L'établissement initial d'infrastructures aéroportuaires et l'élargissement des services de navigation aérienne qui a suivi sont à l'origine de la création directe d'emplois, de nouvelles occasions commerciales et de débouchés sur des marchés éloignés.

1.2 Il importe de souligner le rôle essentiel que joue l'aviation civile internationale dans le développement durable des populations, dans son évolution de simple activité permettant de relier deux points à catalyseur de la croissance économique, facteur clé du commerce mondial et agent habilitant de diverses activités rentables.

1.3 Compte tenu de l'effet de contagion à la baisse de l'aviation civile sur l'économie des États, les initiatives de gestion des autorités de l'aviation civile doivent être bien conçues afin de maximiser leur contribution à l'efficacité des opérations aéronautiques. C'est pourquoi il convient les efforts menés dans le domaine de l'aviation civile doivent être examinés en transcendant les frontières nationales. Dans l'environnement de globalisation dans lequel nous vivons actuellement, pour maximiser les occasions d'affaires, il nous faut adopter des initiatives de planification intégrées, dans le cadre des institutions régionales et mondiales, afin de promouvoir l'aviation civile. L'autorité de l'aviation civile doit devenir l'axe de la planification de l'aviation nationale, qui encourage les mesures permettant de réaliser les objectifs nationaux dans le cadre international où se déroulent les activités aéronautiques.

2. PLANIFICATION OACI DE LA SÉCURITÉ ET DE LA NAVIGATION AÉRIENNE MONDIALE

2.1 Lorsqu'ils entreprennent leur planification stratégique, les autorités de l'aviation civile et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent tracer leurs plans en tenant compte des occasions aussi bien que des menaces présentées par leurs environnements. Comme les activités d'aviation civile comprennent des éléments qui dépassent les frontières nationales, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est l'autorité assumant le leadership dans l'établissement de lignes directrices, pour assurer que la synergie entre les innombrables systèmes et sous-systèmes associés à l'aviation permette à chacun d'atteindre leurs objectifs respectifs de façon harmonieuse.

2.2 De même, pour que les progrès proposés au niveau des États puissent être adaptés de façon complète au développement et aux attentes de chaque région, les États doivent appuyer activement la planification régionale entreprise au sein des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), en contribuant des idées sur l'exécution des divers plans régionaux d'aviation civile et en présentant leurs points de vue ainsi que ceux des PIRG et les décisions des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).

2.3 Afin d'assurer l'harmonisation de la croissance du trafic, de la sécurité des opérations et de la modernisation de l'infrastructure de navigation aérienne, l'OACI a mis au point une stratégie

systémique appelée Mises à niveau par blocs, dans laquelle les progrès réalisés dans les différents domaines sont liés à des structures complémentaires. Ceci permettra aux États et aux parties intéressées d'assurer le développement durable des opérations dans un environnement sûr, efficace et écologiquement responsable, selon les attentes de la société. Les mises à niveau par blocs et leurs divers modules représentent une démarche pragmatique et souple pour le développement des systèmes d'aviation civile dans les États. C'est un outil qui offre la certitude dans la planification et la coordination des investissements aux fins de décisions stratégiques.

3. ANALYSE

3.1 *Plan mondial de navigation aérienne (GANP) (Doc 9750)*

3.1.1 Le 29 mai 2013, le Conseil (C-DEC 199/5) a approuvé la quatrième édition du GANP, qui marque l'orientation stratégique du programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne mondiale, tout en servant de guide aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), aux fournisseurs de services, aux utilisateurs d'espaces aériens et aux acteurs de l'industrie.

3.1.2 La République dominicaine accueillera avec plaisir la mise en œuvre proposée du GANP, qui apportera la certitude aux investissements et aux démarches harmonisées et permettra aux États d'incorporer, selon leur niveau de développement, des améliorations intégrant de façon durable différents systèmes de navigation aérienne.

3.1.3 À cet égard, il convient de noter que les États garderont toujours leur pouvoir de décision autonome sur leurs propres investissements et que toute transition à un nouveau système doit faire l'objet d'une analyse appropriée, afin d'assurer que l'adoption de nouvelles technologies sera accessible aux divers exploitants aériens. C'est pourquoi la pondération régionale est particulièrement importante, pour permettre des investissements pertinents, en ce sens que les améliorations apportées aux systèmes de navigation aérienne non seulement apporteront des avantages économiques à chacune des parties prenantes, mais elles contribueront également à renforcer la sécurité opérationnelle.

3.1.4 Toutefois, comme les mises à niveau par blocs sont un outil de mise en œuvre du GANP, il importe d'en combiner les forces pour empêcher que la souplesse prévue ne devienne un obstacle à l'harmonisation visée, en l'absence d'un cadre minimal commun, considéré comme essentiel selon l'ordre de priorisation proposé. Il importe également de mettre en place ce cadre minimal selon un rythme de réalisation régionale approprié.

3.2 *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Doc 10004)*

3.2.1 Le 30 juillet 2013, le Conseil a approuvé la première édition du GASP. Outre son rôle de guide stratégique pour le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la sécurité opérationnelle, ce Plan sert également de guide pour les activités de planification et de mise en œuvre des groupes régionaux de la sécurité de l'aviation (RASG), des États et de l'industrie.

3.2.2 La République dominicaine est en faveur de la mise en œuvre du GASP, étant entendu que ce plan servira de guide essentiel à la transition vers des mécanismes de surveillance fondés sur les performances de sécurité opérationnelle. Il importe que cette approche tienne compte de la capacité de chaque État de mettre en œuvre chaque étape de développement, en assurant la surveillance appropriée des opérations aéronautiques conformément aux circonstances individuelles. La transition vers de

nouveaux modèles devra tenir compte de la nécessité pour de nombreux États de conserver leurs propres systèmes prescriptifs de surveillance et/ou de la facilité avec laquelle ils seront en mesure de le faire, pour assurer que les niveaux actuels de sécurité opérationnelle soient maintenus, pour essayer de les améliorer, et pour éviter en toutes circonstances de les compromettre.

3.3 La République dominicaine aspire à harmoniser sa planification stratégique dans le domaine de l'aviation civile avec les initiatives de mise à niveau par blocs introduites dans le GANP et le GASP, en s'inspirant de la contribution escomptée de l'activité à la réalisation de la vision à long terme de la nation, décrite dans sa loi n° 1-12, qui énonce la Stratégie nationale de développement jusqu'en 2030. À cette fin, l'Institut dominicain de l'aviation civile (*Instituto Dominicano de Aviación Civil* — IDAC), qui est l'Autorité de l'aviation civile de la République dominicaine, développe actuellement un élément de sa planification stratégique qui devrait résulter en des plans nationaux pour le développement de la navigation aérienne et de la sécurité opérationnelle. Appuyés par les travaux des groupes régionaux, ces plans devraient permettre de réaliser les attentes mondiales de l'OACI.

4. CONCLUSION

4.1 Le soutien apporté par les États de la région aux propositions présentées par l'OACI témoigne des durs labeurs consentis au nom de l'harmonisation de l'industrie et du développement durable visé. Des résultats similaires sont donc attendus de la mise en œuvre du GASP et du GANP, dans le cadre des mises à niveau par blocs.

4.2 Il nous incombe d'assurer l'harmonisation à l'échelle régionale, dans un cadre commun de priorités propres à nos besoins et à nos circonstances particulières. En conséquence, l'Assemblée est invitée :

- a) à entériner la quatrième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750), comme guide stratégique pour la navigation aérienne mondiale ;
- b) à entériner la première édition de la version révisée du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)* (Doc 10004), afin qu'il serve de guide stratégique mondial pour la sécurité opérationnelle ; et
- c) à établir la nécessité d'un cadre de priorisation régionale minimale d'Éléments essentiels (E) aux fins de la mise en œuvre de la mise à niveau par blocs.