



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 28 : Initiative « Aucun pays laissé de côté »

BUREAU RÉGIONAL SECONDAIRE DANS LE PACIFIQUE

(Note présentée par Samoa, Tonga, Vanuatu, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Kiribati, Singapour, la Nouvelle-Zélande)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La diversité de la région Asie-Pacifique (APAC) est telle que chaque État est confronté à d'énormes défis pour mettre en œuvre l'ensemble complet de normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI couvrant la sécurité aérienne, la navigation aérienne et la sûreté de l'aviation. Ces difficultés sont les plus manifestes dans les États ayant des ressources limitées, notamment les États insulaires du Pacifique. Il est suggéré que l'OACI collabore avec les États du Pacifique pour étudier l'intérêt d'établir un Bureau régional secondaire dans le Pacifique, afin de fournir une aide plus directe aux États insulaires du Pacifique.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des défis auxquels sont confrontés les petits États de la région Asie-Pacifique pour mettre en œuvre l'ensemble complet de normes et pratiques recommandées de l'OACI couvrant la sécurité aérienne, la navigation aérienne et la sûreté de l'aviation;
- b) noter que ces difficultés sont les plus manifestes dans les États insulaires du Pacifique ayant des ressources aéronautiques spécialisées et des ressources financières limitées;
- c) recommander que l'OACI, en étroite collaboration avec les États du Pacifique, examine la faisabilité d'établir un Bureau régional secondaire pour le Pacifique et envisage d'en analyser plus avant l'intérêt.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques relatifs à la sécurité et à la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Une étude de faisabilité, découlant de la mesure de suivi C, aura des incidences financières pour l'OACI.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 La région Asie-Pacifique (APAC) de l'OACI compte 38 États contractants et couvre 50 régions d'information de vol (FIR), ce qui la classe en tête des régions OACI en termes d'espace aérien. Le Bureau régional APAC est basé à Bangkok, Thaïlande, et un Bureau régional secondaire est situé à Beijing, Chine.

1.2 La région APAC se distingue par l'extrême diversité de ses niveaux de développement de systèmes de navigation aérienne et de mise en œuvre des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Cette diversité, couplée à une forte croissance continue du trafic aérien dans la région, est source de grandes difficultés. Le respect des normes de sécurité et de sûreté du transport aérien dans toute la région APAC exige une solide adhésion aux initiatives de l'OACI et une étroite collaboration entre États et industrie aéronautique, en vue de renforcer l'intégrité des systèmes et de développer les capacités dans la région APAC.

1.3 En 2014, l'OACI a lancé son initiative « Aucun pays laissé de côté », qui vise à s'assurer que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI soit mieux harmonisée au niveau mondial afin que *tous* les États aient accès aux importants avantages socio-économiques que procure un transport aérien sûr et fiable. À l'époque, l'OACI a également décidé qu'elle devrait fournir une assistance plus directe aux pays en développement en jouant un rôle plus actif de coordination entre les États et qu'elle devrait susciter la volonté politique requise pour que ces États mettent en commun leurs ressources et développent leurs capacités.

2. ANALYSE

2.1 Les États APAC éprouvent de grandes difficultés à réglementer le transport aérien face à la croissance continue du secteur. Parmi ces difficultés, citons :

2.1.1 Une forte croissance du transport aérien¹ :

- a) le trafic international vers, de et au sein de la région APAC représentait 42% du total des kilomètres-passagers payants internationaux;
- b) les transporteurs de la région APAC ont transporté 33% du total mondial de passagers – le chiffre le plus élevé de toutes les régions OACI (1,1 milliard de passagers, soit une hausse de 8% par rapport à 2013);
- c) les transporteurs de la région APAC ont enregistré une hausse de la demande de 8,2% par rapport à 2014, ce qui constitue la plus forte augmentation régionale. La demande a été stimulée par un accroissement de 7,3% du nombre de liaisons aériennes directes;
- d) les cinq liaisons aériennes les plus fréquentées entre paires de villes intérieures et internationales se trouvaient toutes dans la région APAC;

2.1.2 Le manque d'harmonisation de la sûreté de l'aviation entre les États APAC (la région APAC est la plus diversifiée des régions OACI, avec des disparités significatives en termes d'échelle, de capacité, de sûreté, de sécurité, de conformité et de volume des opérations de sûreté de l'aviation;

¹ Chiffres de l'Association internationale du transport aérien, 2015

2.1.3 La disponibilité limitée d'établissements de formation de qualité et la pénurie de professionnels de l'aéronautique – L'OACI estime que la Région APAC aura besoin de 230 000 pilotes d'ici 2030. Il faudrait donc former environ 14 000 pilotes chaque année pour répondre à cette demande (la capacité actuelle avoisine les 5 000);

2.1.4 La préparation à faire face aux conséquences de risques et catastrophes naturels – les risques et catastrophes naturels résultant du changement climatique auront des conséquences à long terme sur le transport aérien vers, de et au sein de la région APAC, en particulier dans les États insulaires/côtières, ce qui affectera la croissance économique de la région.

2.2 Pour faire face à ces défis, la mise en œuvre complète et cohérente des SARP de l'OACI pèsera de plus en plus sur les ressources, en particulier dans les États pauvres en ressources de la région APAC. Les écarts actuels en matière de mise en œuvre des SARP sont déjà significatifs dans la région APAC, où le score le plus bas de « Mise en œuvre effective » (EI) est d'environ 6%, tandis que le plus élevé avoisine les 99%.

2.3 L'analyse des résultats de mise en œuvre effective dans la région APAC, telle qu'illustrée dans le Tableau 1 ci-dessous, révèle aussi l'existence d'un écart dans la mise en œuvre des SARP entre les « États asiatiques » et les « États du Pacifique ». Plus des trois quarts des États du Pacifique ont un résultat de mise en œuvre effective sous la moyenne de l'OACI, contre moins de la moitié en Asie, et le plus faible de la région Pacifique sur ce point se classe avant-dernier des 185 États soumis à audit. Il en ressort que malgré les importants efforts consentis par les Groupes de travail régionaux, par le Bureau régional de l'OACI et via les accords bilatéraux et multilatéraux, plusieurs États de la région Pacifique ont besoin d'un supplément d'assistance ciblée pour ne pas être laissés de côté.

Tableau 1 : Comparaison des résultats de « Mise en œuvre effective » dans la région APAC

Moyenne des audits de sécurité pour tous les États contractants de l'OACI	63%
Moyenne APAC	59%
Moyenne des États d'Asie ²	68%
Moyenne des États du Pacifique ³	43%
Résultat le plus élevé d'Asie	99%
Résultat le plus élevé du Pacifique	84%
Résultat le plus bas d'Asie	34%

² Les États classés dans la catégorie Asie sont les suivants : Afghanistan, Thaïlande, Bhoutan, Cambodge, Indonésie, Timor Leste, Bangladesh, Vietnam, Népal, Philippines, Brunéi Darussalam, Myanmar, Inde, Maldives, République démocratique populaire lao, République populaire démocratique de Corée, Malaisie, Pakistan, Chine, Sri Lanka, Mongolie, Japon, Singapour, et République de Corée. Il n'existe pas de résultat d'audit de sécurité pour l'Afghanistan.

³ Les États classés dans la catégorie Pacifique sont les suivants : Îles Cook, Kiribati, Micronésie (États fédérés de), Palaos, Îles Marshall, Nauru, Tonga, Îles Salomon, Samoa, Vanuatu, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Fidji, Australie, et Nouvelle-Zélande. Il n'existe pas de résultat d'audit de sécurité pour Kiribati.

Résultat le plus bas du Pacifique	6%
Résultats des États d'Asie sous la moyenne de l'OACI	41%
Résultats des États du Pacifique sous la moyenne de l'OACI	84%

2.4 Pour les États pauvres en ressources de la région, l'application de la méthode de surveillance continue (CMA) de l'OACI pourrait être inappropriée parce qu'elle ne tient pas compte de l'environnement réglementaire moins développé dans lequel ces États opèrent. L'OACI devrait envisager de modifier sa méthode d'audit pour ces États, notamment en se concentrant d'abord sur la réalisation de 8 éléments cruciaux. Ces éléments offrirait ensuite une meilleure base pour cibler les ressources d'appui pour ces États. La faisabilité de cette approche pourrait être explorée dans le cadre d'un examen rétrospectif de la mise en œuvre de la CMA, proposition présentée par l'Australie à cette 39^e session de l'Assemblée.

3. CONCLUSION

3.1 Pour apporter une aide supplémentaire à la région Pacifique et eu égard à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI, il est suggéré que l'OACI étudie l'intérêt d'établir un Bureau régional secondaire supplémentaire pour l'APAC, qui serait installé dans le Pacifique.

3.2 Il faudra approfondir l'analyse pour déterminer les coûts et avantages de cette proposition. Cette analyse devrait comprendre les considérations suivantes, sans toutefois se limiter à celles-ci :

- a) évaluer la relation qu'aurait le Bureau régional secondaire avec d'autres forums, bureaux et initiatives de l'APAC visant à aider les États à se conformer aux exigences de l'OACI, notamment le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), le Groupe régional Asie-Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne et le Groupe régional de sécurité de l'aviation;
- b) déterminer le niveau et les sources de financement requis (en tenant compte des ressources limitées dans le Pacifique);
- c) étudier une implantation appropriée pour un bureau régional secondaire.

3.3 Cette analyse devrait se faire en étroite collaboration avec les États de la région Pacifique, afin de garantir une prise en compte adéquate des difficultés et opportunités qu'ils connaissent.