



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Initiative « Aucun pays laissé de côté »

ASSISTANCE SUR MESURES POUR LES ÉTATS : STRATÉGIE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ » DANS LES RÉGIONS AMÉRIQUE DU NORD, AMÉRIQUE CENTRALE ET CARAÏBES (NAM/CAR)

(Note présentée par El Salvador avec l'appui de Antigua-et-Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbade, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, Curaçao, El Salvador, États-Unis, France (Antilles Françaises), Grenade, Guatemala, , Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Pays-Bas (Bonaire, Saba and Saint-Eustache), Nicaragua, République Dominicaine, Royaume-Uni (Anguilla, les Bermudes, les îles Vierges britanniques, les îles Caïmans, Montserrat et les îles Turks et Caïcos), Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Martin, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Trinité-et-Tobago)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note concerne l'application de la stratégie « Aucun pays laissé de côté (NCLB) » de l'OACI dans les régions NAM et CAR avec une assistance sur mesure et en tenant compte des attentes et engagements de chaque État d'améliorer sa mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, et de ses objectifs en matière de sécurité, de navigation aérienne, d'environnement et de sûreté.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies l'engagement des États et l'approche d'assistance sur mesure contenue dans la stratégie NCLB NACC et son évolution vers le concept du Projet multirégional d'assistance à l'aviation civile (MCAAP);
- b) inviter les États membres à fournir un soutien supplémentaire par des détachements, des mandats à court terme et d'autres mécanismes similaires.
- c) encourager les institutions de financement et l'industrie à constater les progrès accomplis par les États des régions NACC dans divers domaines et à agir comme partenaires d'une amélioration continue et durable dans les États qui travaillent en collaboration avec l'OACI.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail concerne les objectifs Sécurité et stratégie de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne. |
| <i>Implications financières :</i> | Sans objet |

| | |
|---------------------|--|
| <i>Références :</i> | Déclaration d'intention NACC sur la stratégie NCLB : http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/NACCDCA6/DeclarationOfIntentNassau2016.pdf Site web NACC NCLB : http://www2010.icao.int/NACC/Pages/nacc-nclb.aspx Compte rendu de la réunion des directeurs généraux de l'Aviation civile d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et des Caraïbes, et du Conseil de l'OACI (NACC DGCA-C), à Montego Bay, Jamaïque, le 13 octobre 2015 Compte rendu de la quatorzième réunion des directeurs de l'aviation civile d'Amérique centrale et des Caraïbes (C/CAR/DCA/14), à Kingston, Jamaïque, 11-13 mai 2015 Compte rendu de la sixième réunion des directeurs de l'Aviation civile d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et des Caraïbes (NACC/DCA/06), à Nassau, Bahamas, 10-12 mai 2016 |
|---------------------|--|

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours de la quatorzième réunion des directeurs de l'aviation civile d'Amérique centrale - Caraïbes (C/CAR/DCA/14), le Secrétariat a présenté la stratégie « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) NACC élaborée avec le soutien d'une campagne NCLB appuyée par le Conseil de l'OACI qui met l'accent sur les efforts d'assistance aux États pour l'application effective des SARP de l'OACI. La réunion a adopté la conclusion C/CAR/DCA/14/3 – « Aucun pays laissé de côté », une stratégie de mise en œuvre adaptée aux besoins de chaque État.

1.2 Au cours de la réunion NACC/DGCA-C, le bureau régional (RO) NACC de l'OACI a présenté sa stratégie « Aucun pays laissé de côté (NCLB) » dont l'objectif fondamental est de mieux harmoniser la mise en œuvre des SARP pour que les États puissent respecter leurs obligations envers l'OACI en tant que signataires de la Convention de Chicago. Le but de cette démarche est d'améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation, et d'appuyer les États membres pour qu'ils aient accès aux avantages socio-économiques importants d'un système de transport aérien sûr et fiable.

1.3 Dans le cadre de cette campagne, l'OACI devrait concentrer ses activités sur les États qui ont le plus haut taux d'accidents ou les menaces de sûreté les plus graves, en considérant ce que l'Organisation peut faire pour mieux encourager les pays développés à offrir une assistance plus complète aux pays en développement, ainsi qu'en fournissant une assistance plus directe aux pays en développement en jouant un rôle plus actif de coordination entre les États. L'OACI doit également aider à développer la volonté politique dont les états auront besoin pour mettre en commun leurs ressources, participer à des efforts régionaux, assigner des fonds volontaires et bâtir leurs capacités. Cette campagne contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) du programme 2030 des Nations Unies.

2. DISCUSSION

2.1 En application du concept de transformation stratégique, la mise en œuvre de la stratégie NCLB NACC a été adoptée en tant que processus d'assistance systémique par le Bureau régional NACC de l'OACI pour transformer l'assistance, qui comprend les techniques de gestion de projet, les concepts d'accompagnement tutoriel et l'assistance plus constante et directe du personnel technique NACC aux États. Cette stratégie comprend également des outils de mesure spécifiques, des produits livrables mesurables, des résultats et une responsabilisation à l'égard de l'atteinte des objectifs fixés. Notre région

est confrontée à des défis politiques, socio-économiques et culturels assez particuliers avec des langues multiples, notamment le français, l'espagnol, l'anglais et autres, mais aussi d'États qui ont le système d'aviation le plus complexe et le système économique le plus sophistiqué (Amérique du Nord) jouxtant d'autres États parmi les moins développés, ainsi que toutes les gradations entre ces deux extrêmes. Il est devenu évident que, pour un même directeur général, assumer la propriété, la responsabilité et l'acceptation de ces défis constituait en soi un problème et une préoccupation au sein du Bureau régional et pas seulement pour les États. Les États en sont venus à percevoir le Bureau régional comme un partenaire pour la mise en œuvre des SARP et la résolution de déficiences persistantes. Les principaux axes de cette stratégie comprennent :

- a) L'établissement d'une stratégie structurée que les États peuvent clairement percevoir comme une évolution par rapport au statu quo, plutôt que la continuation du même modèle sous l'appellation NCLB. La prise de conscience de ce changement de méthodologie était critique et s'est révélée être le catalyseur d'une évolution culturelle, ou plutôt d'un changement de paradigme, de la part des États.
- b) L'accent et la responsabilité de l'engagement du directeur régional au plus haut niveau, juste en dessous du Directeur général (DG), visant à créer un environnement qui assure la volonté politique et le soutien du gouvernement pour les actions du DG.
- c) La concentration des efforts sur la résolution des problèmes identifiés du système, plutôt que sur le produit fini auquel vise ce système. À titre d'exemple, dans le domaine des aéroports, une revue du programme a montré que de nombreuses visites d'État consistaient en des ateliers sur les problèmes de pistes, d'éclairage et de marquage, etc. Bien que cet intérêt pour le détail soit nécessaire et devrait se poursuivre, il est à noter que tant qu'un système est défaillant, il continuera d'aboutir à des produits défaillants. En tant que telle, la méthodologie d'assistance du RO (soutien de la campagne NCLB) se concentre sur les déficiences réelles du SYSTÈME, telles qu'elles ont été mises en lumière par divers audits, pour aider les États à corriger ces lacunes systémiques. Il faut savoir que la plupart des déficiences de système ont été mises en lumière en 2007 par des audits 2007 et, dans beaucoup d'États, sont toujours d'une actualité criante.
- d) Se concentrer sur cette solution systémique lorsque le niveau acceptable de mise en œuvre effective (EI) d'au moins 80 % dans les divers secteurs, offre une meilleure opportunité d'amélioration durable et que le système lui-même est capable d'évoluer vers l'amélioration continue, SMS, SSP, etc.
- e) Assurer la coordination et la conclusion de protocoles d'entente entre les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) de la région NACC pour renforcer et améliorer leurs capacités.
- f) La responsabilité du Directeur régional pour inciter les États et les contributeurs et institutions de financement externes et internes en vue de les rassembler pour travailler conjointement sur des projets.

2.2 La stratégie NCLB NACC comprend les quatre phases suivantes :

- a) Phase I : ententes et engagements au plus haut niveau, au-delà du Directeur général, pour inclure les ministres et autres officiels du gouvernement capables d'influencer la volonté politique vers un engagement à développer et à soutenir un système d'aviation durable et conforme aux exigences de l'OACI.
- b) Phase II : collecte de renseignements et élaboration d'un plan stratégique, avec l'établissement de priorités fondées sur l'analyse des données pour s'assurer que toutes les déficiences dans tous les domaines de l'aviation relevant de l'État soient identifiées et connues du gouvernement de façon à pouvoir faire les mises à jour nécessaires pour aboutir à un plan d'action précis, mesurable et responsable, pouvant faire l'objet d'un accord entre le Bureau régional NACC de l'OACI et le Ministère ou sa Direction générale de l'Aviation Civile (DGCA).
- c) Phase III : mise en œuvre – la mission d'assistance technique NCLB (TEAM) – travaillant sur place à l'élaboration formelle des conditions de lancement, mise en œuvre et engagement sur un plan d'action des équipes techniques et du Directeur régional-DG/ministre. Le plan d'action doit être structuré et standardisé, mais aussi adapté aux besoins précis et aux exigences individuelles de chaque État membre. Ce plan identifie la nature des déficiences relevées par les audits, tels que USOAP, USAP, GREPECAS, base de données des déficiences de navigation aérienne (GANND), des visites régionales, plus des engagements à respecter, comme ceux de la Déclaration de Port-of-Spain.
- d) Phase IV : mesures en continu/rapports trimestriels de surveillance remis au Directeur général et au Directeur régional NACC de l'OACI par la personne désignée dans chaque spécialité comme point de contact officiel NCLB du gouvernement de l'État, et aux responsables régionaux NACC de l'OACI. Il devrait y avoir chaque mois une vidéoconférence ou une téléconférence entre les équipes techniques et les représentants, avec des conférences trimestrielles en personne ou par vidéoconférence entre le Directeur régional NACC de l'OACI et le DG/Ministre de l'État pour s'assurer de progrès continus et réaffirmer leur responsabilité mutuelle. Finalement, une revue bisannuelle permettra de veiller à ce que les priorités et les progrès soient identifiés de manière appropriée.

2.3 Les États des régions NAM/CAR ont été classifiés sur la base de leurs besoins et de leurs attentes spécifiques. La stratégie NCLB NACC de l'OACI et les progrès accomplis peuvent être consultés sur le site Web <http://www2010.icao.int/NACC/Pages/nacc-nclb.aspx>. Les résultats attendus de la mise en œuvre de la stratégie NCLB NACC sont les suivants :

- a) À court terme, 1 an – élaboration et lancement de la stratégie NCLB NACC de l'OACI
- b) Moyen terme, 2 ans – a) stratégie NCLB déployée dans tous les États membres relevant du bureau NACC et en s'assurant qu'au moins trois États relèvent leur EI à 80 % et plus ; b) sur la base des résultats démontrés et en coordination avec le siège de l'OACI, engagement avec les contributeurs et les institutions de financement à rapprocher les institutions et les États pour le financement de leurs projets, avec des

ententes de soutien pour ces projets ; c) renforcement des RSOO par des protocoles d'entente et des projets conjoints des États et de l'OACI.

- c) Long terme, 4 ans - il ne devrait pas rester plus de 2 États NACC en deçà du seuil EI de 80 %

2.4 Première année d'application partielle de la stratégie NCLB NACC, les Directeurs de l'aviation civile à leur sixième rencontre des régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC/DCA/6) ont reçu un rapport de responsabilité pour cette stratégie montrant les progrès obtenus par cette assistance, mais aussi incitant à une coopération régionale entre les États et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et les projets régionaux comme le réseau de télécommunications MEVA. Constatant les résultats et l'aide pratique reçue, tous les États NAM/CAR ont décidé de maintenir leur engagement envers la stratégie NCLB NACC en signant la déclaration d'intention

((<http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/NACCDCA6/DeclarationOfIntentNassau2016.pdf>). Cette déclaration d'intention confirme la mise en œuvre de la stratégie sur mesure NCLB NACC, adaptée aux besoins spécifiques de chaque État membre, avec en retour des mesures et des produits livrables. Finalement, ces plans établis sur mesure pour le Bureau NACC et les États membres constitue une feuille de route claire sur les priorités et les principaux indicateurs de performances pour les trois années à venir et incorpore la déclaration antérieure de Port-of-Spain.

2.5 Finalement, les États NACC reconnaissent les divers défis, la nécessité d'un financement pour la mise en œuvre effective de solutions et le travail systémique nécessaire pour bénéficier de cette assistance, ce qui a pour effet de promouvoir la collaboration entre l'OACI, les États et les RSOO et l'industrie en vue d'améliorer l'efficacité des systèmes d'aviation et leurs retombées pour chaque État membre. Sur cette lancée, les directeurs des autorités de l'aviation civile (AAC) NACC se sont mis d'accord sur une transition de la stratégie NCLB à la future implantation du projet global RLA/09/801 – Programme multirégional d'assistance à l'aviation civile (MCAAP) en janvier 2017. Ce concept, bien qu'il ne soit pas identique, est basé sur les meilleures pratiques du mécanisme Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) qui a été implanté dans la région voisine (SAM) et s'est révélé un excellent moyen de soutien des États SAM. Avec un an d'expérience de l'application de la stratégie NCLB NACC à la date du présent document, on relève :

- a) 2 sur 3 des États ciblés pour l'amélioration EI sont passés de 68 % à 87 %, et un autre, de 67 % à 81 % ;
- b) les certifications d'aéroport augmentent de 5 à 6 par an et on en compte déjà plus d'une vingtaine depuis le lancement du programme NCLB ;
- c) l'an dernier, sur 4 USAP, on a relevé une moyenne de 20 % d'augmentation de l'EI ;
- d) la résolution des déficiences GANDD classées « U » (urgence) est passée d'une moyenne de 3-6 à 12 par an.

3. RECOMMANDATION

3.1 L'Assemblée est priée de noter que depuis la mise en œuvre de la stratégie NCLB NACC, les résultats sont encourageants, mais ils ne sont que des indicateurs provisoires et pourraient ne

pas se maintenir sans un appui plus énergique du Bureau régional et un renforcement de la campagne NCLB de l'OACI.

3.2 Les États membres sont invités à fournir un soutien supplémentaire par des détachements, des mandats à court terme et d'autres mécanismes similaires.

3.3 Les institutions de financement et l'industrie sont invitées à constater les progrès accomplis par les États des régions NACC dans divers domaines et à agir comme partenaires d'une amélioration continue et durable dans les États qui travaillent en collaboration avec l'OACI.

— FIN —