



A39-WP/494
EX/189
1/10/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 28 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 28 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 28 : Initiative « Aucun pays laissé de côté »

28.1 Le Comité examine la note de travail A39-WP/23, présentée par le Conseil, qui renferme des informations sur la mise en place de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'OACI. Cette initiative vise à appuyer les États dans la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP), des politiques, des plans et des programmes de l'OACI d'une manière harmonisée à l'échelle mondiale, à faciliter la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC) et des préoccupations significatives de sûreté (SSEC), et à promouvoir et à exécuter toutes les activités d'assistance de l'Organisation. Le Comité prend également note des travaux de l'OACI réalisés au titre de l'initiative NCLB dans la région Amérique centrale et Caraïbes, tels qu'ils figurent dans la note A39-WP/261 présentée par El Salvador avec l'appui des États des Régions NAM/CAR. Le Comité convient d'entériner l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et d'encourager les États, les organisations internationales, l'industrie et les bailleurs de fonds à fournir leur soutien à cette campagne.

28.2 À l'issue des débats, le Comité convient de soumettre à l'adoption de la plénière la résolution ci-après :

Résolution 28/1 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB)

L'Assemblée,

Considérant que l'Article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que parmi les buts et objectifs de l'OACI figurent l'élaboration des principes et techniques de la navigation aérienne internationale et l'encouragement de la planification et du développement du transport aérien international, de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

Considérant que, pour la réalisation de ces buts, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques qui concernent la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement,

Se rappelant que plusieurs résolutions de l'Assemblée, notamment les résolutions A38-5, A38-11, A38-12, A38-15, A38-16, A38-17 et A33-9, invitent instamment les États à accroître la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI,

Reconnaissant qu'il convient que tous les États mettent en œuvre efficacement les normes et pratiques recommandées (SARP) et les politiques de l'OACI, afin que tous les États aient des systèmes de transport aérien sûrs, sécurisés, efficaces, économiquement viables et respectueux de l'environnement, qui soutiennent le développement durable et la prospérité socio-économique, et qui aident en définitive à créer et préserver l'amitié et la compréhension entre les nations et les peuples du monde,

Considérant que les constats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et les activités du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) continuent d'indiquer que de nombreux États éprouvent des difficultés dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI,

Reconnaissant que, du fait d'un niveau variable de capacité de respecter et maintenir leur conformité aux SARP, les États ne sont pas toujours capables de mettre en œuvre les SARP effectivement et promptement, à mesure de leur adoption par l'OACI,

Reconnaissant que le Conseil a établi l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

Reconnaissant que la mise en œuvre réussie de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) améliorera les systèmes de transport aérien des États et s'alignera sur la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies (ONU),

Reconnaissant que de nouvelles avancées dans l'amélioration de l'aviation civile, ceci incluant des ressources humaines et financières efficaces pour la mise en œuvre d'activités d'assistance adaptées aux besoins des différents États, seront le mieux réalisées par une approche coopérative, collaborative et coordonnée, en partenariat avec toutes les parties prenantes,

Reconnaissant que toutes les activités et tous les mécanismes d'assistance de l'OACI ont pour objectif commun de soutenir la mise en œuvre efficace des SARP et des politiques de l'OACI,

1. *Invite instamment* les États membres à entériner l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) ;
2. *Invite instamment* les États membres à renforcer leurs systèmes d'aviation civile en participant activement aux travaux de l'OACI et en mettant en œuvre efficacement les SARP et les politiques de l'OACI, afin qu'ils puissent contribuer à une prospérité locale et régionale durable et bénéficier pleinement d'une meilleure connectivité mondiale ;
3. *Charge* le Conseil de maintenir l'attention portée par la collectivité à la contribution globale et à l'intérêt de l'aviation, par un appui aux efforts NCLB et par de futurs Forums mondiaux OACI de l'aviation ;
4. *Charge* la Secrétaire générale de coordonner, faciliter et mettre en œuvre, en partenariat avec toutes les parties prenantes, de vastes programmes d'assistance qui aideront les États membres à renforcer leurs systèmes d'aviation civile et leurs capacités de supervision ;
5. *Invite instamment* les États membres, l'industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l'OACI, et à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l'OACI, évitant ainsi les travaux en double ;
6. *Invite instamment* les États membres, les organisations internationales et régionales et les institutions financières à utiliser les outils et services de prise de décision OACI pilotés par les données, pour aider à identifier les lacunes en aviation, mettre en œuvre des projets et programmes de l'OACI, cartographier des solutions, élaborer des analyses de rentabilité, et déterminer les besoins de financement pour trouver plus facilement des bailleurs de fonds et des investisseurs potentiels ;
7. *Encourage* les États membres à inclure des éléments de formation et de renforcement des capacités dans leurs projets de développement des infrastructures de l'aviation visant à renforcer leurs autorités de l'aviation civile en vue de permettre une supervision efficace de ces infrastructures ;

8. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États membres, l'industrie, des institutions financières, des bailleurs de fonds et d'autres parties prenantes par l'intermédiaire de l'OACI, pour renforcer leurs systèmes d'aviation civile et leurs capacités de surveillance ;
9. *Encourage* les États membres à faire usage et à tirer profit des Conférences de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), comme forum leur permettant de négocier et de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux de services aériens, qui contribuent à améliorer la connectivité du transport aérien et, en conséquence, le développement du tourisme, des échanges commerciaux et des économies nationales et mondiales ;
10. *Appelle* tous les États membres et les partenaires concernés qui sont en mesure de le faire à fournir aux États qui en ont besoin des ressources financières et techniques pour les aider à renforcer leurs systèmes d'aviation civile, en mettant en œuvre les SARP et en s'acquittant de leurs responsabilités de supervision ;
11. *Charge* la Secrétaire générale de renforcer davantage ses mécanismes coordonnés et complets de mise en œuvre et d'évaluation, pour aider les États dans la mise en œuvre des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI ;
12. *Demande* à la Secrétaire générale de se coordonner avec les États, les organisations internationales, l'industrie et les bailleurs de fonds sur la mise en œuvre d'activités d'assistance, en établissant des partenariats par le biais d'un réseau OACI pour le développement de l'aviation ;
13. *Demande* à la Secrétaire générale d'engager les États et les institutions à mobiliser leur soutien pour renforcer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du système mondial de l'aviation ;
14. *Invite instamment* l'industrie et les institutions financières à développer et à présenter à l'OACI leurs propres plans d'action pour soutenir l'entière mise en œuvre de cette résolution.

28.3 Le Comité exécutif prend acte de la note A39-WP/348, Révision n° 1, présentée par le Brésil, qui propose l'établissement d'une base de données centralisée contenant les cours actuellement proposés dans le monde, comme extension et amélioration du réseau TRAINAIR PLUS, et les initiatives connexes comme le Répertoire de formation aéronautique et le Catalogue de cours de la formation mondiale en aviation.

28.4 Le Comité examine la note A39-WP/218, Révision n° 1, présentée par les Fidji, les Îles Cook, Kiribati, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Singapour, Tonga et Vanuatu, qui propose d'étudier l'intérêt d'établir un Bureau régional secondaire dans le Pacifique afin de fournir une aide plus directe aux États insulaires du Pacifique, tout en prenant en compte le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), déjà en place. Le Comité appuie l'idée que le Conseil envisage de réaliser une étude de faisabilité pour l'instauration d'un Bureau régional secondaire dans le Pacifique, mais la Secrétaire générale souligne la nécessité de disposer de ressources pour entreprendre une telle étude et demande aux États d'appuyer cette initiative en fournissant les ressources financières et humaines nécessaires.

28.5 Le Comité examine la note A39-WP/105, présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et par EUROCONTROL, affirmant que les activités de renforcement des capacités, qu'elles soient organisées par l'OACI, des États individuels, des organisations régionales ou l'industrie, jouent un rôle important dans l'appui aux efforts déployés par les États membres pour parvenir à une mise en œuvre efficace et durable des exigences internationales. Il est noté que la Résolution de l'Assemblée proposée dans la note A39-WP/23 couvre les mesures proposées dans la note A39-WP/105.

28.6 Le Comité examine la note A39-WP/299 et prend acte des progrès réalisés dans l'établissement et la mise en œuvre du Fonds pour le développement des ressources humaines (FDRH) et du Programme de détachement du FDRH, qui sont financés par des contributions volontaires et qui visent à renforcer les capacités des ressources humaines dans le secteur de l'aviation civile en Afrique. Cette initiative de renforcement des capacités est perçue comme un fait nouveau positif dans le cadre des efforts d'ensemble déployés pour l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

28.7 La nécessité de développer davantage le FDRH par la mise en place de programmes et activités supplémentaires est mise en avant, tout comme l'idée que la réussite, la continuité et la durabilité du FDRH sont tributaires du versement effectif des contributions volontaires.

28.8 Les notes d'information A39-WP/415, présentée par la Slovaquie au nom de l'UE, la CEAC et EUROCONTROL, A39-WP/446, présentée par la République dominicaine, et A39-WP/450, présentée par le Japon, sont toutes trois passées en revue au titre du point 14. La note A39-WP/364, présentée par l'Égypte, est examinée au titre du point 22.

Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe dans l'aviation

28.9 Le Comité examine les notes A39-WP/24, présentée par le Conseil de l'OACI, et A39-WP/264, présentée par les États-Unis, dans lesquelles figurent des propositions pour la mise en place d'une approche institutionnalisée des mesures à prendre en cas de crise, qui permettraient à l'Organisation de réduire les incidences des catastrophes sur l'aviation civile internationale. Il convient, selon ces propositions, de développer à la fois une approche stratégique, qui vise à renforcer la résistance de l'infrastructure de l'aviation civile aux désastres, et une approche tactique pour orienter les mesures prises par l'Organisation en cas de crise propre à l'aviation susceptible de compromettre la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale. Le Comité note que la stratégie internationale pour la réduction des risques, soit le Cadre de Sendai des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030, témoigne d'un changement majeur ; en effet, elle ne met plus l'accent sur la réponse aux catastrophes mais sur la réduction des risques qui y sont liés et vise à promouvoir une culture de la prévention déjà présente à l'OACI. Le Comité souligne que toute mesure prise par l'OACI doit être orientée par le ou les États concernés et se faire de concert avec eux, étant donné que la responsabilité première de l'intervention lors de tels événements leur incombe.

28.10 Le Comité examine la note A39-WP/280, présentée par le Japon, qui met en avant les meilleures pratiques adoptées au Japon au moment du séisme qui a causé de sérieux dommages aux bâtiments et autres installations de l'aéroport de Kumamoto. Le Comité convient que les États doivent être encouragés à préparer leurs mesures d'urgence en cas de catastrophe en fonction de ce qui s'est fait au Japon et des enseignements qui en ont été tirés, et dans d'autres États membres qui ont connu des crises semblables.

28.11 À l'issue des débats, le Comité convient de soumettre à l'adoption de la plénière la résolution ci-après :

Résolution 28/2 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe dans l'aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que l'un des buts et objectifs de l'OACI est de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 adoptés par la Troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe,

Consciente que les catastrophes naturelles endommagent les infrastructures sociales et économiques de tous les pays et que leurs conséquences à long terme sont particulièrement néfastes pour les pays en développement et entravent leur développement durable,

Consciente que les États sont les premiers responsables de la prévention et de la réduction des risques de catastrophe et que toute intervention de l'Organisation devrait être prise sous la direction des États concernés et de concert avec eux,

Reconnaissant que l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 14 — *Aérodromes* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* fournissent aux États des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la planification d'urgences et aux interventions, ainsi qu'aux formalités de contrôle frontalier pour les vols de secours à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'homme,

Reconnaissant que la réduction des risques est une fonction importante du système des Nations Unies et qu'elle devrait faire l'objet d'une attention soutenue, et soulignant la nécessité pour la communauté internationale de démontrer la ferme détermination politique d'utiliser les connaissances scientifiques et techniques pour réduire la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux dangers environnementaux, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement,

Reconnaissant que tous les États ont un besoin vital d'infrastructures aéronautiques capables de résister aux catastrophes pour promouvoir le développement socio-économique et, en cas de crise, pour appuyer l'acheminement efficace et opportun de l'aide,

Reconnaissant que tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien,

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;
2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les prescriptions des plans d'intervention d'urgence destinés aux prestataires de services aéronautiques ;
3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe dans l'aviation ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe dans l'aviation, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;
5. *Charge* la Secrétaire générale d'établir, en coordination avec les États affectés et les États avoisinants, un mécanisme d'intervention et d'assistance de l'OACI en cas de crise ;
6. *Charge* la Secrétaire générale de continuer à travailler en collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;
7. *Charge* la Secrétaire générale de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience.

Politique de l'OACI en matière de publications

28.12 La note A39-WP/369, présentée par le Canada, propose d'étendre l'accès en ligne sans frais aux documents de l'OACI en appui à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et de confirmer les efforts dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Organisation.

28.13 Le Comité note que l'OACI reste pleinement résolue à appliquer l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et à appuyer les efforts visant à aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation. Le Comité note également que cette proposition est susceptible d'avoir des incidences financières au cours du prochain triennat.

28.14 Le Comité exécutif recommande que l'Assemblée demande au Conseil d'analyser la proposition visant à fournir un accès en ligne gratuit aux documents de l'OACI et d'en faire rapport à la 40^e session de l'Assemblée.