

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 28 : Initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB)

INITIATIVE AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ (NCLB)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États continuent de faire face à divers défis concernant la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, ayant des incidences sur la sécurité, la sûreté, l'efficacité, la viabilité économique et environnementale du système de transport aérien. L'initiative de l'OACI Aucun pays laissé de côté (NCLB), lancée en décembre 2014, vise à appuyer les États dans la mise en œuvre effective des SARP, politiques, plans et 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'OACI. Les objectifs de l'initiative NCLB sont réalisés dans le cadre d'activités quotidiennes de l'OACI, allant de la promotion des avantages de l'aviation pour les États et de la mise au point d'outils et de services spéciaux, jusqu'aux activités de collaboration et aux partenariats.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à inviter instamment les États à entériner l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) ;
- à inviter instamment les États, les organisations internationales, l'industrie et les bailleurs de fonds à soutenir l'initiative NCLB ;
- adopter la Résolution de l'Assemblée proposée dans l'appendice à la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques et à toutes les Stratégies d'exécution de soutien (SES).
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans cette note seront entreprises sous réserve des ressources disponibles dans le budget du programme ordinaire 2017-2019 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/25 A39-WP/26 A39-WP/28 C-DEC 197/2 Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) <i>Plan d'activités de l'OACI (2017 – 2019)</i> Autres notes de travail A39 se rapportant à l'initiative NCLB : A39-WP/21; A39-WP/24; A39-WP/27; A39-WP/33; A39-WP/38; A39-WP/45; A39-WP/46; A39-WP/47 et A39-WP/62.

1. HISTORIQUE

1.1 La mise en œuvre effective par les États des normes et politiques mondiales relatives à l'aviation est un préalable pour assurer un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficient, économiquement viable et respectueux de l'environnement, qui appuie le développement durable et la prospérité économique. Plusieurs résolutions de l'Assemblée ont appelé l'OACI et le Conseil à inviter instamment les États à accroître la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI (Doc 10022 – *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 4 octobre 2013), voir les Résolutions de l'Assemblée A38-5, A38-11, A38-12, A38-15, A38-16, A38-17 et A33-9).

1.2 Le Conseil a débattu longuement des défis auxquels les États font face pour la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, en portant une attention particulière au rôle et à la responsabilité de l'OACI dans la fourniture d'assistance aux États où existent des risques élevés en matière de sécurité et de sûreté. Les États se heurtent également à des obstacles dans la mise en œuvre de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la facilitation et du développement économique du transport aérien. Il a été reconnu aussi que les États ont différents niveaux de capacité d'élaborer et de mettre en œuvre leurs plans d'action volontaires pour réduire les émissions provenant de l'aviation internationale et qu'ils peuvent avoir besoin d'une assistance de l'OACI.

1.3 À l'issue des délibérations du Conseil, l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) a été proposée afin que l'OACI ne ménage aucun effort pour assister tous les États dans la mise en œuvre effective de ses SARP, plans, politiques et programmes concernant tous les Objectifs stratégiques. Cette initiative a été lancée officiellement le 5 décembre 2014 dans le cadre des événements qui ont marqué le 70^e anniversaire de la signature de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. De plus, le Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030, adopté récemment, appuiera aussi les États membres de l'OACI dans le renforcement de leurs systèmes d'aviation civile, en accord avec l'initiative NCLB.

1.4 L'initiative NCLB a pour objet d'aider les États à améliorer leur connectivité aérienne et l'accès au système aéronautique mondial, en insistant sur la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des politiques. Un accroissement de la connectivité stimule le tourisme et le commerce et génère de nombreux bénéfices économiques qui contribuent à l'éradication de la pauvreté. Cette croissance alimente ensuite des réinvestissements dans l'aviation, créant ainsi un cycle solide et durable de développement de l'aviation et de l'économie nationales.

1.5 À travers l'initiative NCLB, l'OACI décide d'être plus efficace dans l'apport d'un appui direct à tous les États qui le désirent et qui ont besoin d'assistance pour développer et améliorer leur système d'aviation en mettant en œuvre ses normes et politiques mondiales. Dans son rôle d'avocat de l'aviation, l'OACI collaborera avec les États pour assurer qu'une plus grande importance soit accordée à l'aviation dans le contexte du développement au niveau des pays. L'initiative NCLB est une initiative basée sur les besoins, qui se focalise sur les États ayant le plus besoin d'aide, et plaide en leur faveur. L'OACI doit jouer son rôle unique d'avocat de l'aviation : a) en assurant sa promotion et en informant les gouvernements de ses contributions à la réalisation de leurs aspirations nationales ; b) en facilitant la mobilisation de ressources, en coopération avec les banques de développement, fonds et autres institutions financières ; c) en œuvrant en partenariat avec les organisations internationales sur les questions d'intérêt mutuel.

2. OBJECTIFS

2.1 Pour rendre l'initiative NCLB complète et réussie, des objectifs spécifiques ont été mis au point et intégrés dans les programmes de travail de toutes les Directions de l'OACI et de tous ses bureaux régionaux. Les objectifs primordiaux de l'initiative NCLB sont les suivants :

- a) apporter aux États un soutien accru dans la mise en œuvre effective des SARP, des plans et des politiques de l'OACI, d'une manière plus coordonnée, complète et mondialement harmonisée ;
- b) promouvoir la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC) et des préoccupations significatives de sûreté (SSeC).

2.2 Le succès de l'initiative NCLB dépendra du soutien et de la collaboration de moyens provenant de partenaires et de bailleurs de fonds ; il exige un engagement ferme des États, tant dans les secteurs aéronautique qu'extra-aéronautique. L'OACI devrait jouer un rôle de chef de file dans la communauté de l'aviation pour faciliter la communication et la coordination entre parties prenantes clés concernant les activités d'assistance. Cela permettra la poursuite de la croissance d'un système d'aviation sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement, et de cadres de développement bien établis, aux niveaux tant international que national, pour participer à la fourniture de moyens pour la mise en œuvre efficace des normes et des politiques mondiales de l'aviation.

3. MOYENS D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE L'INITIATIVE NCLB

3.1 Les objectifs de l'initiative NCLB sont annoncés, soutenus et mis en œuvre dans le cadre d'activités quotidiennes de l'OACI, allant de la promotion des avantages de l'aviation pour les États et la mise au point d'outils et de services spéciaux jusqu'aux efforts de collaboration et aux partenariats visant à améliorer la mise en œuvre des SARP de l'OACI. La livraison des résultats des Objectifs stratégiques de l'OACI, spécialement la mise en œuvre de l'initiative NCLB, s'inscrit aussi dans le cadre de la réalisation du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 (voir A39/WP-25). En assurant qu'aucun pays ne soit laissé de côté, l'OACI continuera d'aider les États à renforcer leur système de transport aérien, afin de stimuler, au niveau des États membres, du système des Nations Unies, de la communauté des bailleurs de fonds et de toutes les parties prenantes concernées, les contributions de l'aviation aux trois piliers du développement durable — social, économique et écologique — et l'atteinte des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies.

3.2 **Promouvoir, à des niveaux élevés des administrations, les bienfaits de l'aviation pour les États.** Une des priorités de l'initiative est de mobiliser la volonté politique nécessaire à l'appui d'améliorations dans l'aviation. Le Forum aéronautique mondial (IWAF) de l'OACI, dont la première édition s'est tenue en novembre 2015, suivie d'une deuxième édition en septembre 2016 précédant l'Assemblée, est un exemple des efforts de l'OACI pour réunir des participants de haut niveau, représentant les États, la communauté de l'aviation et les institutions financières, et démontrer comment la mise en application des normes et des politiques mondiales de l'aviation renforcera la sécurité, la sûreté, l'efficacité, la viabilité économique et le respect de l'environnement dans le système de transport aérien, contribuant ainsi à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies. Les résultats de l'IWAF (voir C-WP/14405 et C-MIN 207/7) sont utilisés par le Conseil pour la mise en œuvre et le perfectionnement de la stratégie NCLB et pour s'assurer qu'elle s'appuie sur les informations et les retours d'information communiqués par toutes les parties concernées. Cette démarche de sensibilisation et de mobilisation évoluera et reposera sur l'expérience acquise.

3.3 **Développer des outils et des services qui aideront les États dans leurs efforts de mise en œuvre.** L'OACI élabore des outils et des services (eTools¹ de l'OACI, module Data+² de l'OACI, iSTARS³, iIMPLEMENT⁴, EBT⁵ et IFSET⁶, par exemple) pour aider les États à identifier leurs besoins et lacunes particuliers, à mettre en œuvre des projets et programmes liés à l'aviation, à cartographier des solutions, à élaborer des bilans de rentabilité (*business cases*), à mettre en évidence les bienfaits socio-économiques de l'aviation et les possibilités de réduire son impact écologique, etc. iIMPLEMENT, par exemple, est un outil d'assistance de base de l'OACI, qui facilite l'accès des États à des processus axés sur les données pour améliorer leur taux de mise en œuvre et leurs possibilités de supervision en aidant à prioriser les activités. De même, son outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) automatise l'estimation des économies de carburant et des émissions de CO₂ au moyen de tout un panier de mesures.

3.4 **Reconnaître les progrès réalisés par les États.** Afin de reconnaître l'apport des États qui font des progrès significatifs dans la résolution de leurs carences en matière de surveillance de la sécurité et l'amélioration de la mise en œuvre effective (EI) des SARP, le Conseil de l'OACI a récemment établi les *Certificats du Président du Conseil*. Des critères objectifs et transparents sont utilisés pour sélectionner les États susceptibles de recevoir une telle reconnaissance. Des *Certificats du Président du Conseil* seront délivrés annuellement à des États de chacune des régions de l'OACI.

3.5 **Établir et renforcer les partenariats.** L'OACI travaille en étroite collaboration avec les États et les partenaires pour combler les lacunes dans la réalisation d'activités d'assistance et pour éviter les travaux en double en partageant les informations. Divers mécanismes ont déjà été établis afin de faciliter pour les États la communication concernant les activités d'assistance, par une coordination au sein du Secrétariat dans le cadre d'un réseau OACI de développement de l'aviation (Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP), Partenariat pour l'assistance à la sûreté de l'aviation (ASAP), Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) et programme proposé par l'OACI pour l'évaluation et la reconnaissance de partenaires). La coopération avec l'industrie, à travers la reconnaissance, l'évaluation et l'utilisation de ses programmes, va aussi aider à éviter les chevauchements d'activités et aidera les États à économiser des ressources financières et des ressources humaines.

3.6 **Mobiliser des ressources pour des projets liés à l'aviation.** L'OACI a élaboré une politique de mobilisation de ressources afin de réaliser des contributions volontaires suffisantes, plus prévisibles et durables (voir la note A39-WP/26).

3.7 **Faciliter et mettre en œuvre des initiatives de renforcement des capacités.** L'initiative NCLB marque le nouvel accent accordé par l'OACI au soutien à apporter aux États en matière de mise en œuvre et de développement. L'OACI travaille à fournir des activités plus directes d'assistance et de renforcement des capacités, afin d'améliorer la mise en œuvre effective des SARP par les États.

3.8 **Prioriser les besoins d'assistance et évaluer les risques.** Les capacités de supervision d'un État sont toujours liées aux exigences qu'imposent les caractéristiques particulières de l'activité de son secteur aéronautique. Tandis que la priorisation est faite en fonction des objectifs mondiaux établis

¹ <http://www4.icao.int/etools>

² <http://www4.icao.int/newdataplus/>

³ <http://www.icao.int/safety/iStars/pages/intro.aspx>

⁴ <http://www.icao.int/safety/iIMPLEMENT/Pages/Home.aspx>

⁵ <https://portal.icao.int/APER> (site restreint)

⁶ <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Tools.aspx>

par les Plans mondiaux pour l'aviation, les buts et objectifs devraient donc être adaptés pour chaque État, en tenant compte du profil de l'aviation des différents États.

3.9 Afin de réduire la charge de réglementation incombant aux États et de maintenir la stabilité des SARP et de la réglementation nationale, il convient que les amendements des SARP soient basés sur des évaluations de risques et limités à ceux qui sont importants pour la sécurité, la sûreté, la régularité et l'efficacité ; des modifications rédactionnelles ne seront apportées que si elles sont indispensables (voir la Résolution A38-11 de l'Assemblée).

3.10 Il convient de noter que l'OACI dispose d'un mécanisme interne de coordination pour éviter des travaux en double au sein de l'Organisation et pour assurer la prestation efficace des activités d'assistance, leur qualité et leur efficacité. Selon ce mécanisme, les demandes d'assistance sont validées par les Directions, comme c'est applicable pour les Objectifs stratégiques, et par les bureaux régionaux pour chaque région, sur la base de la priorisation, de l'alignement avec les Objectifs stratégiques et de plans de mise en œuvre coordonnés.

4. CONCLUSION

4.1 À travers l'initiative NCLB, l'OACI travaille à relever la conscience mondiale de l'importance d'une mise en œuvre effective des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI qui appuient un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement. L'initiative NCLB intéresse tous les États, avec une focalisation sur les États dont les besoins sont prioritaires au titre de tous les Objectifs stratégiques de l'OACI, et elle sert à améliorer la fourniture aux États d'un appui à la mise en œuvre. L'OACI joue également un rôle de coordination plus actif, et contribue à générer la volonté politique à l'appui des améliorations en aviation, à accroître la disponibilité de fonds de contributions provenant de contributions volontaires et à renforcer les capacités requises. L'appui, la collaboration et l'assistance de la part des États, des organisations internationales, de l'industrie et d'autres parties prenantes sont essentiels au succès des efforts de l'OACI pour assurer qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

4.2 L'initiative NCLB met en évidence l'importance de l'aviation pour le développement économique dans les États et la condition requise d'une mise en œuvre effective et durable par les États des obligations leur incombant en vertu de la Convention de Chicago, pour appuyer la croissance et le développement de l'aviation civile. L'initiative NCLB reflète le mandat de l'OACI, qui va de plaider pour les bienfaits de l'aviation pour les États et de faciliter et coordonner la mise en œuvre de renforcements des capacités et d'améliorations, jusqu'à œuvrer en faveur de la croissance et du développement de l'aviation. Elle s'aligne aussi sur la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. Il est essentiel d'édifier des partenariats et de mettre des moyens en commun entre les États, les organisations internationales, les institutions de développement et l'industrie pour une collaboration et une contribution à l'assistance et à la coopération techniques pour la mise en œuvre effective par les États, avec des résultats durables. Il faut que de tels résultats soient reconnus par des Certificats du Président du Conseil de l'OACI, qui montreront qu'aucun pays n'est laissé de côté par l'OACI.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

28/xx : 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.