

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*RAPPORT SUR L'INITIATIVE *AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ* (NCLB) DE L'OACI

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Assemblée de l'OACI, à sa 39^e session, a adopté la Résolution A39-23 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). La Résolution présente les objectifs de cette initiative, qui 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 mettre en œuvre toutes les activités d'assistance et de coopération techniques de l'Organisation. La présente note fournit un rapport sur les principales réalisations et activités menées au titre de l'initiative NCLB, ainsi que sur les domaines prioritaires pour le triennat 2020-2021-2022.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prier instamment le Conseil de poursuivre ses travaux de sensibilisation, à l'échelle mondiale, à l'importance de la mise en œuvre effective des SARP, des politiques, des plans et des programmes de l'OACI qui appuient un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement ;
- à prier instamment la Secrétaire générale de poursuivre l'intensification des activités d'assistance et de coopération techniques en vue de renforcer la mise en œuvre de l'initiative NCLB.

<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 la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Résolution A39-23, Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB) Résolution A39-25, Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 A40-WP/4, Rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI C-WP/14788, Projet de plan d'activités de l'OACI pour la période 2020-2021-2022 Doc 10075, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)

1. CONTEXTE

1.1 L'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) a été lancée 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*. Elle 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 relativement à tous les objectifs stratégiques. Par la suite, l'Assemblée de l'OACI a adopté lors de sa 39^e session la Résolution A39-23 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). Cette initiative a été entérinée par l'Assemblée comme moyen de donner un nouvel élan aux efforts en matière d'assistance aux États membres, de sorte que tous puissent améliorer leur système d'aviation civile, ce qui, en retour, devrait permettre d'appuyer le développement socioéconomique de manière durable aux niveaux local et régional.

1.2 L'initiative NCLB s'adresse à tous les États, et plus particulièrement à ceux dont les besoins sont prioritaires au titre de tous les objectifs stratégiques de l'OACI, et a pour objet de leur apporter une meilleure assistance en matière de mise en œuvre. Par cette initiative, l'Organisation s'engage à fournir un appui direct plus efficace à tous les États qui ont besoin d'aide pour développer et améliorer leur système d'aviation en mettant en œuvre les normes et politiques mondiales de l'OACI. Forte de son rôle de représentante des intérêts du secteur aéronautique, l'Organisation œuvre avec les États pour veiller à ce que l'importance de l'aviation soit davantage prise en compte dans le contexte du développement national, et les résultats qui en découlent appuient la mise en œuvre de la Résolution A39-25 de l'Assemblée : *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030*.

2. MISE À JOUR SUR LES MOYENS D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE L'INITIATIVE NCLB

2.1 Les objectifs de l'initiative NCLB sont annoncés, appuyés et mis en œuvre dans le cadre des activités quotidiennes de l'OACI, qui vont de la promotion des avantages de l'aviation pour les États et de la mise au point d'outils et de services spéciaux aux efforts de collaboration et aux partenariats visant à améliorer la mise en œuvre des SARP.

2.2 **Promouvoir les avantages de l'aviation pour les États dans les hautes sphères des gouvernements.** L'une des priorités de l'initiative NCLB est de mobiliser la volonté politique, nécessaire pour encourager les engagements et les améliorations dans l'aviation. Pour y parvenir, l'OACI participe à des réunions et à des événements internationaux clés, comme le 26^e Sommet de l'Union africaine en 2016, la Conférence mondiale sur le transport durable de 2016, le Forum économique mondial de Davos 2017-2019, le Forum international des transports 2017-2019 et les Forums mondiaux des administrateurs généraux de l'aviation civile et les Sommets des leaders de l'aviation qui ont suivi, entre autres. En faisant la promotion des avantages de l'aviation pour le développement durable lors de ces rendez-vous, nous sensibilisons les hauts fonctionnaires et mobilisons la volonté politique nécessaire à l'affectation de ressources suffisantes au développement de l'aviation dans le contexte de l'initiative NCLB. Ces activités sont essentielles en ce qu'elles permettent de mettre l'aviation au premier rang des priorités dans les cadres mondiaux de développement qui gèrent l'attribution des ressources.

2.2.1 Le Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF), qui s'est tenu tous les ans au cours du triennat qui vient de s'écouler, est un exemple des efforts déployés par l'Organisation pour réunir des participants de haut niveau représentant les États, la communauté aéronautique et les institutions financières, et montrer en quoi la mise en œuvre 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 (ODD) des Nations Unies. Les résultats de l'IWAF servent par la suite à perfectionner la stratégie NCLB et à s'assurer qu'elle s'appuie sur les informations et les retours d'information communiqués par toutes les parties concernées.

2.2.2 Ces résultats ont permis, entre autres : a) de déterminer les partenariats et le financement nécessaires à l'accélération de la mise en œuvre des normes, politiques, plans et programmes mondiaux ; b) de réaffirmer le rôle de chef de file joué par l'OACI pour ce qui est de favoriser les partenariats efficaces entre les donateurs, les investisseurs et les États bénéficiaires, ainsi que de déterminer l'aide nécessaire et d'en assurer la coordination et la prestation aux États qui en ont besoin dans le cadre de son initiative NCLB ; c) de faire valoir les avantages socioéconomiques de l'aviation, notamment son rôle dans la facilitation des voyages, du tourisme et du commerce, et d'insister sur la nécessité de créer un environnement économique porteur ainsi que de rallier la volonté politique afin d'intégrer et d'exprimer les priorités du secteur de l'aviation dans les préoccupations mondiales, régionales et nationales ; et d) d'encourager les États à adopter une approche complète, globale et porteuse de transformation, sous-tendue par des politiques cohérentes et une bonne gouvernance à tous les niveaux, en vue de relever les défis financiers que pose l'infrastructure aéronautique.

2.2.3 La rotation des régions hôtes de l'IWAF a aussi montré le ferme engagement de l'OACI de réaliser les objectifs de l'initiative NCLB. Les forums IWAF/3 [novembre 2017, Abuja (Nigéria)] et IWAF/4 [septembre 2018, Fortaleza (Brésil)] ont permis à l'Organisation de se pencher sur les besoins régionaux et les difficultés auxquelles se heurtent les régions dans le développement de l'aviation, tout en repérant et en élaborant des solutions concrètes alignées sur les programmes, priorités et cadre communs de l'aviation au niveau mondial. Le forum IWAF/3 a adopté la *Déclaration et le Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure en Afrique* dans le cadre du Plan d'action de Lomé (2017-2019) de l'Union africaine (AU), et le forum IWAF/4 a adopté la *Déclaration pour promouvoir la connectivité par l'intermédiaire du développement et de la durabilité du transport aérien dans la région panaméricaine — Vision 2020-2035*.

2.3 **Reconnaître les progrès accomplis par les États.** Afin de reconnaître l'apport des États qui font des progrès considérables pour résoudre leurs carences en matière de supervision de la sécurité et pour améliorer leur taux de mise en œuvre effective (EI) des SARP, le Conseil de l'OACI a mis en place les Certificats du Président du Conseil. Les États susceptibles de recevoir une telle reconnaissance sont sélectionnés sur la base de critères objectifs et transparents. Des Certificats du Président du Conseil sont remis tous les ans à des États de chacune des régions de l'OACI. Au cours des quatre dernières années, 48 États s'en sont vu décerner. La liste des États récipiendaires des Certificats du Président du Conseil figure en Appendice A.

2.4 **Faciliter et mettre en œuvre des initiatives de renforcement des capacités.** Un certain nombre d'initiatives ont été mises en place par l'OACI dans le but de rationaliser les activités d'assistance et de coopération techniques, ainsi que les activités de renforcement des capacités et de formation, de manière à ce qu'un appui efficace et efficient soit apporté aux États pour la mise en œuvre des SARP et des programmes. Pendant cette période, l'OACI a élaboré des éléments indicatifs et des outils, mis en œuvre des projets, recruté et déployé des spécialistes et organisé des cours de formation et des ateliers au service des États, de l'industrie et d'autres parties prenantes.

2.4.1 Reconnaissant que l'assistance technique est un élément majeur de l'initiative NCLB qui permet de répondre aux besoins prioritaires des États en vue d'améliorer leur système d'aviation civile, un mécanisme de coordination interne a été établi qui vise à éviter le chevauchement des efforts au sein de

l'Organisation et à améliorer la prestation, la qualité et l'efficacité des activités d'assistance. Au titre de ce mécanisme, les demandes de projets d'assistance technique sont validées par les Directions, en fonction des objectifs stratégiques, et par les Bureaux de chaque région, selon les priorités, de façon à assurer une meilleure harmonisation avec les objectifs stratégiques et une application coordonnée. Un rapport complet sur la mise en œuvre globale du programme d'assistance technique pour le triennat en cours figure dans la note A40-WP/4 : *Rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI*.

2.4.2 Au titre de l'initiative NCLB et conjointement avec les programmes de coopération technique, d'assistance technique et d'audit de l'OACI, l'Organisation a apporté aux États l'appui nécessaire pour leur permettre de résoudre leurs préoccupations significatives de sécurité (SSC) et de sûreté (SSEC) et de renforcer leurs systèmes d'aviation. Tous ces efforts ont été entrepris afin que tous les États puissent tirer profit des avantages d'un secteur de l'aviation civile solide. Depuis la création de l'initiative NCLB, des progrès considérables ont été accomplis, le taux mondial général d'EI ayant en effet augmenté de 9,4 % en matière de sécurité (pour s'établir à 68 % en juin 2019) et de 3,8 % en matière de sûreté (pour atteindre 72,6 % en juin 2019), et le nombre d'États présentant des SSC ayant diminué. En outre, 43 États qui, au début de l'initiative NCLB, affichaient un taux d'EI inférieur au seuil de 60 % en matière de sécurité (fixé dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) pour une supervision efficace de la sécurité) ont franchi ce seuil. Par ailleurs, sur les 113 États ayant entrepris la mise en œuvre de PNS, 61 États ont commencé à avancer dans leur plan de mise en œuvre du PNS pour remédier aux problèmes repérés dans leur analyse des écarts.

2.4.3 De plus, le nombre d'accidents a continuellement diminué à l'échelle mondiale et régionale, certaines régions ne déplorant même plus aucune victime dans le transport aérien commercial régulier depuis quelques années. L'Afrique, par exemple, n'a déploré aucune victime en 2016 et 2017 et a vu son taux annuel d'accidents diminuer de 40 % par rapport au triennat précédent.

2.4.4 La majeure partie de l'appui direct qu'apporte l'OACI aux États membres passe par ses Bureaux régionaux, qui ont eu de plus en plus recours à des approches structurées aux fins de la mise en œuvre des stratégies NCLB. L'assistance fournie par les Bureaux régionaux directement dans les pays a pris de l'ampleur pendant l'actuel triennat, et cette assistance s'est inscrite dans une large mesure dans le cadre de l'initiative NCLB. Ainsi, le Bureau Asie et Pacifique (APAC) a pu fournir une assistance directe sur site par l'intermédiaire des missions d'assistance technique de l'équipe d'action mixte (CAT) de l'APAC et des projets financés par le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE). En vue de la mise en œuvre de l'initiative NCLB, le Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) a mis au point le programme d'assistance systémique de la NACC, spécifiquement axé sur les besoins de la région et dont les activités visent à améliorer le taux d'EI des SARP et la résolution des SSC et des SSEC. Les Bureaux Afrique orientale et australe (ESAF) et Afrique occidentale et centrale (WACAF) ont poursuivi la mise en œuvre de projets du Plan AFI au titre de l'initiative NCLB. Durant le triennat, les États de la région Moyen-Orient (MID) ont approuvé la stratégie NCLB pour la région MID tandis que le Bureau Europe et Atlantique Nord a mis sur pied un programme d'assistance technique NCLB.

2.5 **Établir et renforcer des partenariats.** Dans la droite ligne des instructions de l'Assemblée, le Plan d'activités de l'OACI définit l'élargissement des partenariats à l'appui des activités des programmes comme une activité clé qui permettra de renforcer l'efficacité, l'efficacé et les incidences des travaux de l'Organisation.

2.5.1 L'une des composantes essentielles de la vision de l'OACI en matière de partenariats est son engagement à l'égard du Programme de développement durable de Nations Unies à l'horizon 2030. En mettant en évidence les liens étroits qui existent entre ses objectifs stratégiques et les ODD des

Nations Unies, l'OACI est parvenue à donner à l'aviation l'image d'un outil stratégique du développement économique des États. Conformément à la Résolution A39-25 de l'Assemblée, l'Organisation favorise activement les partenariats qui aident les États à consolider leur système de transport aérien et à mobiliser efficacement les ressources en présentant le « bilan de rentabilité » du transport aérien comme facteur de développement durable.

2.5.2 Il est tout aussi crucial de renforcer les partenariats et les réseaux de collaboration au niveau régional. L'Organisation a mis au point une politique de coopération régionale qui met l'accent sur les principes de coopération avec les organismes régionaux d'aviation civile et les organisations régionales en vue de faciliter le développement de l'infrastructure de l'aviation civile et l'application des politiques et des SARP de l'OACI¹.

2.5.3 L'OACI s'est employée à renforcer la prestation d'assistance aux États et à éviter les chevauchements en la matière. À cette fin, elle a collaboré avec les États, les organisations internationales et l'industrie dans le cadre de programmes tels que le Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) en vue de prêter assistance aux États de façon cohérente.

2.5.4 Concernant l'objectif stratégique « Protection de l'environnement », une stratégie complète de renforcement des capacités a contribué à l'élaboration de 111 Plans d'action d'États membres pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation. En outre, conformément à la Résolution A39-3 de l'Assemblée, le Conseil a adopté le nouveau Volume IV de l'Annexe 16 sur la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). En a découlé un programme sans précédent d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA), qui prévoit des partenariats de parrainage du CORSIA entre les États membres de l'OACI et auquel participent 15 États donateurs et plus de 95 États bénéficiaires, l'accent étant mis sur une approche coordonnée sous l'égide de l'OACI pour harmoniser, appuyer et promouvoir la cohérence des efforts de renforcement des capacités concernant la mise en œuvre du CORSIA².

2.6 **Définir des domaines prioritaires pour 2020-2021-2022.** L'OACI a établi une capacité de mobilisation de ressources spécifique dont l'intention première est d'appuyer les États dans leur quête d'amélioration de l'aviation civile mondiale. Les améliorations ainsi apportées contribueront à la réalisation de l'initiative NCLB ainsi qu'au Programme de développement durable à l'horizon 2030 et à ses 17 ODD. Dans la même veine, l'OACI tâchera également : de fournir une assistance aux États pour assurer le financement du développement de leur aviation ; de renforcer le partenariat et la coopération avec les organisations des Nations Unies ; de conseiller les opérations humanitaires et les instances de gestion de crise ; et de compléter les programmes des travaux de l'OACI qui ne sont pas financés par le budget-programme ordinaire. La meilleure façon d'appuyer ces activités financées par des ressources extrabudgétaires est de fournir un financement direct à l'initiative NCLB. Il s'agit là de la modalité de financement volontaire la plus souple et la plus viable, car elle réduit les coûts globaux de transaction de l'OACI dans ses activités d'assistance aux États.

¹ Cette politique est appliquée par l'intermédiaire des Bureaux régionaux, sur la base des principes de coopération figurant dans six protocoles de coopération signés avec la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAAC), la Commission de l'Union africaine (CUA) et l'Union européenne (UE). L'OACI collabore également avec des organes régionaux de la région Asie et Pacifique, ainsi qu'avec des organisations régionales de supervision de la sécurité (voir les Résolutions A39-14 et A37-21 de l'Assemblée).

² De plus amples informations sur le programme AGIR pour le CORSIA et sur les partenariats de parrainage du CORSIA sont disponibles à l'adresse : www.icao.int/corsia.

2.6.1 En outre, conformément au Plan d'activités de l'OACI pour la période 2020-2021-2022, l'Organisation intensifiera ses activités d'assistance et de coopération techniques pour pousser plus loin la mise en œuvre de l'initiative NCLB, renforcer son Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), promouvoir l'inclusion de l'aviation dans les plans nationaux et régionaux de développement et étendre ses partenariats afin d'appuyer les activités des programmes.

3. CONCLUSION

3.1 Au moyen de l'initiative NCLB, l'OACI travaille à sensibiliser, à l'échelle mondiale, à l'importance d'une mise en œuvre effective des SARP, des politiques, des plans et des programmes de l'OACI qui appuient un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement. L'initiative NCLB s'adresse à tous les États, et plus particulièrement à ceux dont les besoins sont prioritaires au titre de tous les objectifs stratégiques de l'OACI, et a pour objet de leur apporter une meilleure assistance en matière de mise en œuvre. L'Organisation joue également un rôle de coordination plus actif et contribue à mobiliser la volonté politique à l'appui des améliorations dans l'aviation, à accroître la disponibilité des fonds 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 pour que les efforts de l'OACI portent leurs fruits et qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

APPENDICE A

Liste des États récipiendaires des Certificats du Président du Conseil

Les critères d'admissibilité utilisés pour cette reconnaissance sont objectifs et transparents, et s'appuient sur les résultats des activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), notamment les audits, les missions de validation coordonnées de l'OACI (ICVM) et les activités de validation hors site. Ces critères sont les suivants :

- a) taux d'EI supérieur à 60 % : les États doivent avoir atteint un taux global d'EI d'au moins 60 % ;
- b) amélioration du taux d'EI de plus de 15 % : les États doivent réaliser une augmentation d'au moins 15 % de leur taux global d'EI par rapport à leur dernier audit USOAP ;
- c) aucune préoccupation significative de sécurité (SSC) : les États ayant une SSC en suspens seront exclus jusqu'à la résolution de la SSC en question.

2015

- Autriche
- Botswana
- Cameroun
- El Salvador
- Émirats arabes unis
- Équateur
- Israël
- Italie
- Madagascar
- Mali
- Niger
- République démocratique populaire lao
- Saint-Marin

2016

- Bolivie
- Égypte
- Guyana
- Honduras
- Jamaïque
- Kazakhstan
- L'Ex-République yougoslave de Macédoine
- Paraguay
- Togo
- Uruguay
- Vietnam
- Zambie

2017

- Bangladesh
- Burkina Faso
- Costa Rica
- Finlande
- Guinée équatoriale
- Indonésie
- Jordanie
- Koweït
- Népal
- Panama
- Portugal
- République-Unie de Tanzanie
- Roumanie
- Rwanda

2018

- Azerbaïdjan
- Bahreïn
- Géorgie
- Guatemala
- Mozambique
- Papouasie-Nouvelle-Guinée
- Pérou
- Qatar