

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

SOUTIEN À L'INITIATIVE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ » DE L'OACI

(Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note réaffirme le ferme soutien de l'Europe à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) et son engagement en faveur d'un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement dans tous les États contractants de l'OACI. Elle reconnaît les efforts déployés par les États pour assurer le respect effectif et durable des normes et pratiques recommandées de l'OACI et rappelle la nécessité de mécanismes de coordination solides permettant une utilisation optimale des ressources et une efficacité maximale des activités de renforcement des capacités. En raison de son rôle unique, l'OACI devrait faciliter l'élaboration et le fonctionnement de tels mécanismes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à réitérer son soutien à l'initiative NCLB et à reconnaître la contribution de cette initiative à l'amélioration de la performance globale de l'aviation au niveau mondial ;
- à inviter l'OACI à appliquer une approche systémique à ses activités ciblées d'appui aux États et à intensifier les activités du Secrétariat en matière d'appui à la mise en œuvre, d'appui technique et d'assistance ;
- à reconnaître la valeur ajoutée et la complémentarité des activités de renforcement des capacités entreprises par l'OACI, les États, les organisations régionales et l'industrie ;
- à demander à l'OACI de coordonner avec d'autres partenaires, par l'intermédiaire de l'ASIAP, un soutien régional ou national ciblé pour la sécurité de l'aviation et pour la navigation aérienne ;
- à encourager l'OACI à poursuivre ses activités générales d'appui à la mise en œuvre après la publication de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP), y compris l'évaluation des indicateurs du succès de la mise en œuvre des SARP ;
- à inviter les États et les organisations régionales à tenir l'OACI informée des projets clés afin de permettre une approche coordonnée et d'assurer une utilisation optimale des ressources existantes ;
- à prendre acte de la bonne volonté dont ont fait preuve les auteurs de la présente note pour soutenir l'initiative NCLB au cours du triennat écoulé, notamment par le biais des projets résumés dans le document A40-WP/106.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<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>	Résolutions de l'Assemblée A39-23, A39-22 et A39-1

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1. INTRODUCTION

1.1 L'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) a été lancée en 2014 à la suite de la décision du Conseil selon laquelle l'OACI devrait concentrer ses activités sur les États où le taux d'accidents ou de menaces pour la sécurité est plus élevé et examiner ce que l'OACI peut faire pour mieux encourager les pays développés à fournir une assistance plus complète aux pays en développement.

1.2 Son principal objectif est de contribuer à assurer une meilleure harmonisation mondiale de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) afin que tous les États aient accès aux avantages socio-économiques importants offerts par un transport aérien sûr et fiable. L'initiative NCLB soutient également les efforts consentis par l'OACI pour résoudre les préoccupations significatives de sécurité (SSC) mises en lumière par les audits OACI de supervision de la sécurité et pour atteindre d'autres objectifs en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.

1.3 De nombreux acteurs au sein de la communauté mondiale de l'aviation s'occupent de la mise en œuvre et de l'appui : les États, des organisations internationales et régionales, des organismes industriels, des banques de développement, pour n'en citer que quelques-uns. Le Secrétariat de l'OACI compte également de nombreuses structures : Direction de la navigation aérienne, Direction du transport aérien, Direction de la coopération technique et Bureaux régionaux.

1.4 Dans sa Recommandation 7.3/2, la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) recommande que l'OACI continue d'élaborer les critères de priorisation des États et des domaines d'assistance technique, afin qu'une priorisation appropriée et transparente puisse être mise en place. Elle recommande en outre que les partenaires du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation (ASIAP) s'efforcent de s'engager davantage dans le Programme ASIAP et d'y participer plus activement, et invitent les autres États et les organisations internationales qui peuvent fournir une assistance technique à se joindre à l'ASIAP.

1.5 La deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2), tenue en novembre 2018, a recommandé que l'OACI dresse l'inventaire des ressources et des prestataires actuels en matière de renforcement des capacités, afin d'avoir un aperçu global de ce qui est disponible, et relève les activités de renforcement des capacités déjà exécutées, en cours et planifiées, afin d'avoir un aperçu global de la situation. En outre, cette Conférence est convenue qu'une formation et une assistance en sûreté de l'aviation ciblées, précises et efficaces sont essentielles pour renforcer la sûreté de l'aviation, et que l'objectif du renforcement des capacités est d'offrir aux États Membres les connaissances et les capacités nécessaires pour faire face aux menaces actuelles et émergentes.

2. ANALYSE

2.1 La Résolution A39-23 de l'Assemblée appelle tous les États contractants 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. Il est donc du devoir politique de la communauté aéronautique internationale d'aider les États en difficulté. Une telle aide constitue également une contribution à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies, notamment les objectifs Travail décent et croissance économique et Industrie, innovation et infrastructure.

2.2 Toutes les questions liées à l'exécution des fonctions des autorités de l'État, y compris la supervision des divers secteurs de l'industrie et le respect des obligations découlant de la Convention de Chicago, continueront néanmoins de relever de la responsabilité ultime de l'État bénéficiaire des activités d'assistance technique, de coopération ou de renforcement des capacités.

2.3 L'OACI, en collaboration avec ses partenaires et ses États membres bénéficiaires, devrait coordonner les activités des différents partenaires afin d'assurer une efficacité maximale de ces activités.

2.4 À une échelle plus large, internationale ou régionale, les activités devraient être coordonnées de manière ouverte et équitable, dans le respect de la souveraineté des États membres de l'OACI bénéficiaires et des conditions et capacités opérationnelles spécifiques de chaque partenaire. Ce rôle de coordination devrait être assumé par le Secrétariat, en raison du mandat spécifique de l'OACI. Il devrait couvrir, *entre autres*, la facilitation de l'échange d'informations, la contribution à la priorisation des États et des domaines dans lesquels les besoins sont les plus importants et la création d'un forum où les diverses parties intéressées pourraient coordonner leurs activités. Dans le domaine de la sécurité, l'ASIAP est un bon exemple d'une telle initiative et pourrait, le cas échéant, être reproduit.

2.5 Les parties prenantes qui fournissent des ressources pour les activités de renforcement des capacités ou pour la mise en œuvre des actions devraient s'efforcer, de manière proactive, de se coordonner avec d'autres organismes afin de maximiser l'efficacité des actions, d'utiliser efficacement les ressources et d'éviter les doubles emplois. Elles devraient également faire appel à l'OACI pour échanger des informations ou chercher à ouvrir des canaux de communication.

2.6 Au sein même du Secrétariat de l'OACI, il est important de créer une fonction de coordination centrale ayant une bonne connaissance de toutes les activités de la Direction de la navigation aérienne (ANB), de la Direction du transport aérien (ATB), de la Direction de la coopération technique (TCB) et des Bureaux régionaux, qui serait chargée de veiller à l'utilisation la plus efficace possible des ressources propres de l'OACI, et de fournir cette information à tous les États et organisations.

3. CONCLUSION

3.1 Les questions abordées ci-dessus doivent être prises en considération par l'Assemblée, le Conseil et le Secrétariat lors de la programmation, de la planification et de la mise en œuvre des activités de l'initiative NCLB aux niveaux mondial et régional et par toutes les autres parties prenantes concernées. L'Assemblée est donc invitée à approuver la suite à donner proposée dans le résumé analytique de la présente note.