



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

#### COORDINATION DE L'ÉCHANGE D'EXPÉRIENCES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES

(Note présentée par l'Azerbaïdjan)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit la proposition de l'Azerbaïdjan aux fins de la coordination par les bureaux régionaux de l'OACI, du partage de l'expérience des États dont le niveau de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) est plus élevé d'une région.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à reconnaître le rôle des bureaux régionaux de l'OACI dans l'appui constant aux États membres de l'Organisation dans la mise en œuvre effective des SARP, en assurant la coordination des leçons apprises et l'échange des expériences tirées de la mise en œuvre entre les États.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques de l'Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB) de l'OACI.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire étant donné que l'activité présentée peut être réalisée dans le cadre des ressources budgétaires du triennat.
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i> A39-WP/23 A39-WP/47

<sup>1</sup> Versions anglaise et russe fournies par l'Azerbaïdjan.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La mise en œuvre des normes internationales de l'aviation par les États est un préalable pour assurer un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficient, économiquement viable et respectueux de l'environnement. Les résolutions de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ont appelé les États à accroître la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Dans le cadre de l'Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) approuvée par le Conseil de l'OACI, des efforts sont entrepris par l'Organisation afin d'aider tous les États à effectivement mettre en œuvre les SARP en tirant parti des programmes en cours.

1.2 Les audits réalisés par l'OACI sont l'un des outils ayant eu une incidence positive sur l'amélioration du niveau de mise en œuvre des SARP. Le plan d'action pour la mise en œuvre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité comprend les audits CMA coordonnés par les missions ICVM de l'OACI, les activités de validation, les audits sur site et les ateliers. L'OACI effectue aussi des missions ICVM dans les États où des préoccupations significatives de sécurité (SSC) ont été recensées. Ces missions sont programmées lorsque l'OACI est informée de la résolution de SSC par l'État concerné.

## 2. EXPÉRIENCE DE L'AZERBAÏDJAN ET ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI

2.1 Conformément au Protocole d'accord signé en 2015 entre l'Azerbaïdjan et l'OACI sur le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue, une mission de validation coordonnée de l'OACI (ICVM) a été effectuée avec succès dans ce pays du 2 au 11 juillet 2018. Le succès de l'Azerbaïdjan et les progrès accomplis dans la résolution des problèmes de supervision et l'amélioration du niveau de mise en œuvre effective (EI) des SARP ont été récompensés en 2018 par l'octroi d'un Certificat du Président du Conseil.

2.2 À l'occasion de la célébration du 70<sup>e</sup> anniversaire du Bureau Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) de l'OACI, l'Accord d'assistance technique à l'aviation civile de l'Azerbaïdjan a été signé le 7 juillet 2016, permettant ainsi à ce pays de réorganiser ses travaux sur l'élimination des carences recensées lors de l'audit initial réalisé en 2015 dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Les progrès ci-après ont été accomplis entre 2016 et 2018 par l'autorité de l'aviation civile de l'Azerbaïdjan, à la fois en ce qui concerne sa structure organisationnelle et la mise en œuvre du plan de mesures correctrices :

- a) le Parlement de l'Azerbaïdjan a adopté des modifications à la « Loi sur l'aviation » relative à l'élaboration du Programme national de sécurité (PNS) ;
- b) l'Inspection de la sécurité des vols de l'aviation civile qui fait partie de l'autorité nationale de l'aviation civile de l'Azerbaïdjan (SCAA) a été créée par un décret présidentiel qui a permis d'accroître les effectifs d'inspecteurs, et une meilleure allocation de fonds pour la formation initiale et continue du personnel ;
- c) le Programme national de sécurité et les règlements pour son application ont été approuvés ;
- d) des ateliers et des formations ont été organisés dans divers domaines, notamment les PANS-OPS, l'AIS, etc.

2.3 Le succès de la mission ICVM est directement lié à l'assistance technique promptement fournie à l'Azerbaïdjan par l'OACI dans le cadre du projet EUR/NAT AZE 16001. Le personnel de l'Organisation a effectué plusieurs missions dans ce pays pendant plus de deux ans afin d'organiser des activités de mentorat et de formation des experts locaux de l'aviation civile, ainsi que des consultations sur l'élaboration de plans de mesures correctrices.

2.4 Plusieurs autorités de l'aviation civile de la région Europe ont, en étroite collaboration avec le Bureau EUR/NAT, apporté leur appui à l'autorité de l'aviation civile de l'Azerbaïdjan (la SCAA), pour l'amélioration du cadre juridique et l'organisation de la formation du personnel. Les États membres du Groupe de la mer Noire /Caspienne (BSCG), en particulier, ont beaucoup contribué au processus.

### 3. RECOMMANDATION

3.1 Étant donné qu'un nombre assez important d'États membres de l'OACI manquent de moyens financiers pour un développement efficace et cohérent de leurs infrastructures et de leurs ressources humaines en aviation civile, il faut coordonner les mesures tout en évaluant l'assistance nécessaire et en tirant les leçons des expériences d'autres pays dont le niveau de mise en œuvre effective des SARP est plus élevé. L'établissement de partenariats entre les États d'une région et le partage de ressources sont nécessaires si l'on veut obtenir un financement durable et prévisible de l'assistance technique.

3.2 Les bureaux régionaux de l'OACI disposent d'un personnel hautement qualifié et de toutes les informations nécessaires sur la situation des autorités nationales de l'aviation civile des différents pays dont la structure de l'AAC, le volume du trafic aérien et de la démographie sont semblables. À cet égard, nous appuyons le rôle joué par les bureaux régionaux en tant que coordonnateurs de l'échange d'expériences entre les États dans les régions.

3.3 En conclusion, il faut noter que le transfert d'expériences des États dont le niveau de mise en œuvre effective des SARP est plus élevé vers ceux où des carences ont été recensées lors des précédents audits réalisés par l'OACI, constitue la clé de l'amélioration du niveau de mise en œuvre effective des SARP dans toutes les régions. En mettant l'accent sur les États où des préoccupations significatives de sécurité ont été constatées, l'OACI pourra les aider à minimiser les risques de sécurité et à améliorer le niveau de mise en œuvre des SARP.