



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Coopération technique — Activités et politique de coopération et d'assistance techniques

POLITIQUE EN MATIÈRE D'ASSISTANCE ET DE COOPÉRATION TECHNIQUES

(Note présentée par l'Indonésie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en aidant les États à mettre effectivement en œuvre les normes et pratiques recommandées et à perfectionner l'infrastructure et les ressources humaines de leur administration de l'aviation civile. Elle constitue également un instrument important pour aider les États à remédier aux carences et à renforcer leur capacité dans le domaine de l'aviation civile. La présente note expose les vues de l'Indonésie sur la politique et le financement en matière d'assistance et de coopération techniques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prier le Secrétaire général de renouveler et d'intensifier ses efforts pour obtenir du financement de la Banque mondiale et/ou des banques régionales de développement pour les activités d'assistance technique, en particulier pour remédier aux problèmes graves de sûreté et de sécurité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	À déterminer dans le cadre du budget ordinaire du triennat.
<i>Références :</i>	Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Doc 9983, A37-EX (<i>Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif</i>)

1. INTRODUCTION

1.1 Aux termes de l'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI (Résolution A36-17), le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des SARP et des plans de navigation aérienne ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile. La coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile.

1.2 S'agissant des termes assistance technique et coopération technique, dans le cadre de l'Organisation, le Conseil les a redéfinis comme suit :

- a) **Assistance technique** : toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le budget du Programme ordinaire et/ou par des fonds volontaires, et mise en œuvre par le biais d'une direction/d'un bureau, selon la nature et la durée du projet ;
- b) **Coopération technique** : tout projet demandé et financé par les États et/ou des organisations et mis en œuvre par l'entremise de la Direction de la coopération technique sur la base du recouvrement des coûts, où tous les coûts directs et indirects liés au projet sont recouverts.

2. ANALYSE

2.1 Les définitions adoptées par le Conseil mentionnées au paragraphe 1.2 établissent une distinction entre les deux types d'activité au moyen desquels l'OACI peut aider les États à remédier à leurs carences et à renforcer leur capacité dans le domaine de l'aviation civile. L'Indonésie adhère entièrement à ces définitions.

2.2 L'Indonésie a participé ou participe actuellement à plusieurs projets de coopération technique qu'elle finance entièrement : INS/07/802 : Renforcement de la capacité de supervision de la sécurité des vols ; INS/07/804 : Équipe de transformation de l'aviation civile pour la mise en œuvre du Plan d'action stratégique de l'aviation civile ; INS/08/802 : Assistance à la représentation de l'Indonésie auprès de l'OACI ; INS/08/803 : Assistance à l'Agence d'enseignement et de formation pour l'élaboration d'une formation CNS/ATM au STPI Curug ; INS/11/801 : Renforcement institutionnel de l'Institut indonésien d'aviation civile (ICAI) ; et INS/12/801 : Programme de formation Indonésie-OACI pour les pays en développement. Un projet de grande ampleur sur les mesures environnementales (Assistance à l'élaboration et à la mise en œuvre de mesures environnementales en aviation civile) est en cours de préparation.

2.3 L'Indonésie participe également à trois programmes de coopération financés dans une grande mesure par les États participants, à savoir les programmes RAS/97/903 : Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) Asie du Sud-Est, RAS/97/901 : Programme coopératif de sûreté de l'aviation – Asie-Pacifique, et l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA).

2.4 L'expérience de l'Indonésie en ce qui concerne les projets et les programmes coopératifs de la Direction de coopération technique a été positive. L'Indonésie compte poursuivre sa participation.

2.5 Étant donné que les activités d'assistance technique sont financées par le budget ordinaire et/ou par des fonds volontaires, le financement disponible pour chaque activité est dans la plupart des cas plus limité que celui des projets de coopération technique. En conséquence, ces activités sont habituellement de courte durée ou de portée très limitée.

2.6 En raison de la nature de leur financement, les activités d'assistance technique doivent présenter un intérêt global important pour l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale, en plus de l'intérêt qu'elle présente pour l'État bénéficiaire de l'assistance. C'est habituellement le cas, par exemple, pour les projets visant à remédier à des problèmes graves de sécurité et de sûreté (PGS) découlant de propositions de la Commission d'examen du suivi et de l'assistance. Par ailleurs, lorsque le financement provient de fonds volontaires pour les activités d'assistance technique, cette exigence est considérée comme remplie lorsque les dispositions de la politique de l'OACI sur les contributions volontaires relatives à l'utilisation des fonds sont respectées.

2.7 Dans le cadre d'un budget triennal à croissance nominale nulle, il sera de plus en plus difficile de trouver du financement pour les activités d'assistance technique dans le budget ordinaire. Il ne fait pas de doute que les activités d'assistance technique doivent se poursuivre, en particulier pour résoudre ou atténuer les problèmes graves de sécurité ou de sûreté.

2.8 Si l'on veut s'assurer que le financement de ces activités ne viendra pas à manquer, de nouveaux efforts doivent être faits pour obtenir des contributions volontaires. En particulier, conformément au paragraphe 2.6 ci-dessus, il existe effectivement un intérêt global important de la communauté de l'aviation civile internationale pour la fourniture de cette assistance. Étant donné que l'existence d'un système de transport aérien sûr et sécuritaire est dans l'intérêt public mondial, le Secrétariat doit renouveler ses efforts pour obtenir du financement auprès des institutions internationales comme la Banque mondiale et les banques régionales de développement.

2.9 En particulier, la Banque mondiale, qui a commencé seulement au cours des dernières années à financer des projets d'aviation civile (actuellement dans la région du Pacifique), doit être invitée à fournir des fonds pour ce type d'activité. Bien que les projets d'amélioration des infrastructures, notamment des aéroports, soient très utiles, le financement mondial d'activités visant à remédier à des problèmes graves de sécurité et de sûreté identifiés par la Commission d'examen du suivi et de l'assistance et le soutien à leur mise en œuvre auraient généralement un impact encore plus important.

3. SUITE À DONNER

3.1 L'Assemblée est invitée à prier le Secrétaire général de renouveler et d'intensifier ses efforts pour obtenir du financement auprès de la Banque mondiale et/ou des banques régionales de développement pour les activités d'assistance technique, en particulier pour remédier à des problèmes graves de sûreté et de sécurité identifiés par la Commission d'examen du suivi et de l'assistance et pour le soutien à la mise en œuvre de ces activités.