



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 23 : Programme d'assistance technique

RAPPORT SUR LE PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, du développement économique du transport aérien et de l'environnement pour le triennat actuel (2017-2019), notamment en ce qui concerne les projets de mise en œuvre soutenus au moyen du fonds de contributions volontaires de l'OACI, ainsi que les activités financées par le budget du Programme ordinaire. Elle résume l'approche adoptée par l'OACI en matière d'assistance technique, qui est axée sur la sécurité et la sûreté afin d'aider les États à renforcer leurs capacités, et qui évalue les résultats de l'assistance prêté aux États à l'aune des informations recueillies par les programmes d'audit de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- encourager les États à soutenir les activités d'assistance technique de l'OACI ;
- demander que l'OACI poursuive ses travaux de développement et de mise en œuvre de l'assistance technique dans le cadre des objectifs stratégiques correspondants, en partenariat avec les États, les organisations régionales et internationales, et l'industrie.

<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 de la disponibilité de ressources dans le budget du Programme ordinaire de 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i> Doc 10074, <i>Budget de l'Organisation 2017-2018-2019</i>

1. CONTEXTE

1.1 Conformément aux Résolutions A39-1, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, A39-14, *Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables*, A39-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* et A39-23, *Initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB)*, la présente note contient un rapport récapitulatif sur le Programme d'assistance technique de l'OACI du triennat actuel. Le Programme aide les États à mettre en œuvre le cadre réglementaire de l'OACI, en particulier les normes et pratiques recommandées (SARP), se rapportant à tous les objectifs stratégiques. Le soutien de ce programme et sa mise en œuvre dépendent dans une large mesure de contributions volontaires, financières ou en nature, versées à l'OACI par les États, les organisations internationales et l'industrie. Des informations sur les contributions volontaires, notamment sur les dépenses relatives aux activités d'assistance technique, sont présentées séparément (voir la note A40-WP/50) au titre du point 22 de l'ordre du jour.

1.2 Lors du triennat actuel, un certain nombre d'États ont fait des efforts concertés pour pallier leurs carences concernant le système de transport aérien. Ces efforts ont donné des résultats positifs, comme le montrent les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et le Programme universel d'audits de sûreté (USAP). Néanmoins, pour les États qui n'ont pas atteint les cibles de renforcement de leurs systèmes d'aviation, l'engagement soutenu de l'OACI à fournir une assistance est essentiel et correspond bien à l'objectif de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB).

1.3 L'utilisation de mécanismes de suivi améliore la priorisation et la mise en œuvre effective et efficace de l'assistance technique. Dans cette perspective, des cibles de l'OACI ont été fixées pour chaque objectif stratégique pour les projets et les activités d'assistance technique. Des indicateurs de performance correspondants ont été élaborés en partenariat avec toutes les parties prenantes, dans la mesure du possible, afin de garantir que les ressources investies ne sont pas gaspillées et que les objectifs fixés sont atteints.

2. ASSISTANCE TECHNIQUE POUR LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS AVEC LES PARTENAIRES ET COOPÉRATION RÉGIONALE

2.1 Sécurité de l'aviation et capacité et efficacité de la navigation aérienne

2.1.1 L'OACI a continué d'aider les États en exécutant des projets d'assistance technique par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique ou des bureaux régionaux. Le Fonds SAFE (www.icao.int/SAFE), le Fonds du Plan AFI, le Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV), le budget du Programme ordinaire et les ressources du siège et des bureaux régionaux de l'OACI ont été des ressources essentielles pour la mise en œuvre de ces activités d'assistance. (Des informations sur les projets d'assistance technique sont disponibles sur le site web de la 40^e session de l'Assemblée à l'adresse : <http://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.)

2.1.2 Dans le cas du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) (<https://www.icao.int/safety/afiplan/pages/default.aspx>), l'OACI intensifie son travail d'assistance dans les États AFI par l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'assistance technique spécifiques, largement financés par le Fonds du Plan AFI, dans les domaines de la supervision de la

sécurité, des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, des programmes nationaux de sécurité (PNS), de la certification des aéroports, et des services de navigation aérienne (ANS). Il est intéressant de constater que les programmes d'assistance en cours mis en œuvre dans le cadre du Plan AFI commencent à donner les résultats souhaités, comme le montre la diminution du nombre d'États ayant des préoccupations significatives de sécurité (SSC) ; de quatre en 2016, il n'y en a plus qu'un.

2.1.3 Afin de maximiser les synergies dans la fourniture de l'assistance aux États et d'éviter les doubles emplois, l'OACI coopère avec les États, les organisations internationales et l'industrie dans le cadre du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP). Parmi les activités principales de l'ASIAP figurent le partage d'informations, la priorisation des besoins d'assistance et la collaboration en matière d'assistance ; ces activités prennent la forme de téléconférences périodiques et de réunions physiques annuelles. Tous les membres s'échangent des informations sur les activités d'assistance actuelles et futures, et conviennent de la voie à suivre pour renforcer les systèmes de supervision de la sécurité des États jugés prioritaires dans chaque région grâce à l'outil de priorisation de l'ASIAP. Des informations sur l'ASIAP et l'outil de priorisation de l'ASIAP sont disponibles sur le site www.icao.int/ASIAP.

2.1.4 Au cours du triennat actuel, les États ont réussi, à l'échelle mondiale, en partie grâce au programme d'assistance technique de l'OACI, à améliorer de 3,07 pour cent la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux et à réduire à quatre le nombre d'États ayant des SSC, alors qu'ils étaient huit en 2016. Pour ce qui est d'établir des cibles et des indicateurs de performance appropriés afin d'évaluer la réussite, le bien-fondé économique et l'atteinte des résultats escomptés des projets et des activités d'assistance technique, un ensemble d'indicateurs de performance a été élaboré en coordination avec les membres de l'ASIAP. L'OACI a également créé un outil d'évaluation des performances à l'intention des États qui ne figurent pas parmi les États prioritaires de l'ASIAP. Cet outil évalue l'écart entre l'EI des éléments cruciaux et les résultats des activités du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) effectuées avant et après la mise en œuvre d'un projet. Les résultats de l'évaluation sont accessibles à l'adresse : www.icao.int/SAFE.

2.2 Sûreté de l'aviation et facilitation

2.2.1 Conformément à la Résolution A39-18, et comme l'affirme l'adoption des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU (UNSCR) 2178 (2014), 2309 (2016), 2322 (2016), 2368 (2017) et 2396 (2017), et compte tenu aussi des objectifs prioritaires du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASep), l'OACI vise à mettre en œuvre une assistance ciblée afin de résoudre les carences constatées dans les États membres. L'objectif premier de l'assistance dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation est d'aider les États membres à résoudre les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI et de soutenir les États dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, ainsi que de la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP). La priorité a été accordée à l'assistance et au renforcement des capacités dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation sur la base des principes de gestion des risques, de l'engagement déclaré des États à résoudre leurs SSeC et des priorités géographiques définies par les États donateurs. Au cours du triennat actuel, les États ont réussi, à l'échelle mondiale, à améliorer de 0,67 pour cent la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux. De plus amples informations sur le programme d'assistance technique sont disponibles sur le site web de la 40^e session de l'Assemblée à l'adresse : <http://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.)

2.2.2 Pour fournir de l'assistance sur les questions de facilitation, l'OACI collabore avec des États, des organisations internationales et régionales et l'industrie qui sont en mesure de fournir des ressources et des compétences pour accroître l'ampleur et l'efficacité des activités d'assistance.

2.3 Protection de l'environnement

2.3.1 La pierre angulaire des activités en matière d'environnement est le plan d'action national sur les activités de réduction des émissions de CO₂ de l'OACI, qui a donné lieu à des activités de renforcement des capacités et d'assistance et à des partenariats pour l'élaboration de plans d'action nationaux visant à promouvoir des pratiques respectueuses de l'environnement chez les parties prenantes de l'aviation internationale. Les activités ont également compris deux projets d'assistance et de renforcement des capacités, à savoir le projet d'assistance conjoint OACI-Union européenne (UE) *Renforcement des capacités pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale*, et le projet d'assistance conjoint OACI-Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), *Transformer le secteur de l'aviation mondiale : réduction des émissions de l'aviation internationale*. Ces projets comprenaient l'élaboration de documents d'orientation et de matériel de formation, la réalisation d'études de faisabilité, la conception d'outils et la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions de CO₂. (De plus amples précisions sur ces projets aboutis sont disponibles sur le site web de la 40^e session de l'Assemblée à l'adresse : <http://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.) L'adoption en juin 2018 de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, a été à l'origine d'un programme inédit d'assistance et de renforcement des capacités pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA), incluant les partenariats de parrainage du CORSIA entre les États membres de l'OACI.

2.4 Développement économique

2.4.1 L'assistance prêtée aux États dans le domaine du développement économique du transport aérien vise à mieux faire connaître les politiques et les orientations de l'OACI concernées et à en faciliter la mise en œuvre, tout en réduisant les dépenses des États liées à l'exécution de leurs fonctions de réglementation économique. (Des informations complémentaires sur le programme d'assistance technique dans ce domaine sont disponibles sur le site web de la 40^e session de l'Assemblée à l'adresse : <http://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.)

2.4.2 Les activités d'assistance comprennent :

- a) la fourniture d'un point de rencontre central pour mener diverses négociations ou consultations bilatérales (régionales ou multilatérales) sur les services aériens, à la Conférence annuelle de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), tenue aux Bahamas, au Sri Lanka et au Kenya, respectivement en décembre 2016, 2017 et 2018 ;
- b) la mise en œuvre de la déclaration d'Antananarivo sur le développement durable du transport aérien en Afrique (2014) par un recensement des domaines d'intervention nécessaires, à la deuxième Réunion OACI sur le développement durable du transport aérien en Afrique, qui s'est tenue du 28 au 31 mars 2017 à Accra (Ghana) ;

- c) la mise en œuvre de la déclaration de Lomé et du Plan d'action sur le développement du fret aérien en Afrique (2014) par l'établissement de la feuille de route, à la deuxième Réunion OACI sur le développement du fret aérien en Afrique, qui s'est tenue du 27 au 29 juin 2017 à Addis-Abeba (Éthiopie) ;
- d) des séances d'encadrement pratiques sur les données et les analyses relatives à l'aviation, telles que les séminaires tenus en Iran et à Cuba en 2017, et en France et au Kenya en 2018.

2.4.3 La tenue des activités ci-dessus ont principalement reposé sur des contributions en nature des États.

3. CONCLUSION

3.1 Afin d'apporter un soutien continu aux États qui éprouvent des difficultés à mettre en œuvre les SARP de l'OACI, il est fondamental que l'OACI et toutes les parties prenantes, particulièrement les partenaires de l'aviation, déploient leurs efforts de façon coordonnée et collaborative. Les États, les organisations internationales et régionales et l'industrie sont à cet égard vivement invités à partager des informations sur l'assistance technique dans le cadre d'accords de partenariat. Cela permettra non seulement d'optimiser l'efficacité des activités d'assistance mais aussi, grâce à ces activités, de renforcer durablement les capacités des États.

3.2 Développer la capacité d'un système aéronautique national requiert souvent des ressources gigantesques qui sont hors de portée pour de nombreux États. Le soutien et les contributions continus des États et de l'industrie jouent un rôle de premier plan dans l'amélioration des systèmes aéronautiques nationaux et la résolution des carences majeures et imminentes telles que les SSC et les SSeC. À cet égard, l'OACI espère que le soutien et les contributions vont se poursuivre dans l'intérêt des États qui ont besoin d'assistance.

3.3 Le partage transparent des résultats de l'assistance a des effets positifs sur le développement et l'amélioration de l'aviation dans les États. L'OACI prête une grande attention aux besoins des États et sait comment y répondre au mieux et élargir les perspectives d'avenir pour renforcer les systèmes de transport aérien. Il est donc prévu que l'assistance technique future sera davantage axée sur la performance et les résultats compte tenu des priorités fixées en coopération avec l'ensemble des parties prenantes concernées.