



NOTE DE TRAVAIL

RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN) AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 3 : Aperçu du *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique*, du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Comité général)

LE RÔLE DU PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE DE L'OACI

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note donne un aperçu général du Programme de coopération technique de l'OACI et analyse les avantages que représente pour les États bénéficiaires, les donateurs, les institutions de financement et d'autres partenaires du développement d'avoir l'OACI comme associée dans la réalisation de projets d'aviation civile dans la Région AFI.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les défis auxquels est confrontée l'aviation dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) sont nombreux et complexes, quoique de nature similaire, ce qui révèle l'existence de graves carences aux niveaux des États, des aéroports, des exploitants et des fournisseurs des services. Malgré une volonté politique générale d'avancer vers un transport aérien durable, sûr et efficace, beaucoup d'États continuent d'avoir de grandes difficultés à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales en raison d'un manque de ressources humaines, techniques et/ou financières.

1.2 En établissant des programmes de travaux complets de mise en œuvre pour la Région AFI, la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne AFI s'attaquera aux problèmes de sécurité, d'efficacité et de planification de la navigation aérienne, en guise de première étape d'une stratégie concertée visant à renforcer à l'échelle régionale l'engagement à résoudre les carences et les problèmes critiques de sécurité et à appuyer une transition uniforme vers un système de gestion mondiale du trafic aérien conforme au Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et au concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien (ATM). La sécurité s'appuie sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique.

1.3 Il y a de nombreuses façons de résoudre les carences, et plusieurs autorités de l'aviation civile ont déjà pris des mesures visant à combler leurs lacunes, compte tenu des priorités nationales et sans assistance externe. Lorsque cela s'avère impossible, les gouvernements cherchent à obtenir une aide extérieure de la part de l'industrie aéronautique, une aide bilatérale de la part de donateurs du secteur public et du secteur privé, et un financement sous forme de prêts de la part d'institutions financières. Toutes ces solutions sont applicables en pratique. Par conséquent, il est vital pour les gouvernements, les donateurs et les institutions financières de choisir un partenaire qui a une longue expérience de l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'aviation civile et qui est capable de proposer les solutions les plus objectives et les plus économiques pour les problèmes auxquels le secteur de l'aviation civile doit faire face.

1.4 La présente note décrit la façon dont la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI complète les autres initiatives très importantes de l'Organisation, qui sont décrites dans les différents documents soumis à la réunion. Elle présente le Programme de coopération technique de l'OACI en tant qu'outil établi de longue date, puissant et des plus commode pour les États, les donateurs et les institutions financières, de même que l'industrie, pour aider à l'application concrète de mesures visant à remédier, de façon coordonnée, aux carences déjà mises en lumière notamment par les audits de l'OACI, par des missions effectuées par les bureaux régionaux de l'Organisation, des missions d'information et d'évaluation effectuées par la TCB et, très prochainement, par l'analyse d'écart qui sera réalisée dans le cadre du Programme complet de mise en œuvre AFI (ACIP) et du Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) de l'OACI.

2. ANALYSE

2.1 **La Direction de la coopération technique de l'OACI en tant que partenaire dans les projets d'aviation civile**

2.1.1 L'une des importantes priorités dans les travaux que l'OACI mène depuis les cinq dernières décennies a consisté à aider les États à améliorer leur aviation civile au moyen de projets réalisés dans le cadre de son Programme de coopération technique. Depuis sa création en 1952, la TCB a mis en œuvre des projets d'aviation civile totalisant plus de 2 milliards de dollars des États-Unis. Avec un programme annuel dont l'ampleur moyenne atteint environ 200 millions \$US, l'OACI participe chaque année à environ 300 projets dont le budget, pour une durée totale, varie de moins de 20 000 \$US à plus de 120 millions \$US.

2.1.2 De manière générale, les projets de l'OACI visent à promouvoir le renforcement des moyens de supervision des États et la conformité de ces derniers aux exigences internationales, à aider les États à moderniser l'infrastructure de l'aviation civile et à développer leurs ressources humaines en fournissant les compétences requises et à aider à mobiliser les ressources financières nécessaires pour la réalisation des projets, selon les besoins. Bien que l'ampleur et la portée des projets puissent varier, leurs objectifs immédiats reflètent toujours les priorités établies par les gouvernements.

2.2 **Les États bénéficiaires et la coopération technique de l'OACI**

2.2.1 Les États bénéficiaires qui font appel aux services de la TCB retirent un certain nombre d'avantages uniques. Étant une organisation à but non lucratif, l'OACI est à même d'offrir ses services dans les conditions les plus favorables et les plus économiques. Comme l'OACI ne représente pas d'intérêt national ou commercial ni l'intérêt de quelque donateur que ce soit, elle garantit un degré très élevé de neutralité, d'objectivité et de transparence. De plus, l'OACI ayant la responsabilité d'élaborer les SARP de l'aviation civile internationale, elle offre un savoir-faire technologique approfondi sans égal. Les autorités de l'aviation civile peuvent bénéficier de certains privilèges importants lorsqu'elles acquièrent des équipements par l'intermédiaire de l'OACI, étant donné son statut d'institution spécialisée des Nations Unies, ainsi que le volume et la fréquence des achats qu'elle réalise, qui permettent des économies d'échelle.

2.2.2 Lorsqu'elle aide les États à choisir les experts, équipements et centres de formation nécessaires en vue de la réalisation d'un projet, l'OACI a pour politique de toujours laisser le choix final au gouvernement. Ainsi, les autorités de l'aviation civile conservent la liberté d'opter pour ce qui leur paraît être le meilleur choix pour réaliser les objectifs du projet. Toutefois, étant partie au contrat, l'OACI défend les intérêts du gouvernement et veille à ce que tous les aspects du contrat soient dûment respectés.

2.3 **Les donateurs, les institutions financières et les autres partenaires du développement et la coopération technique de l'OACI**

2.3.1 L'« Énoncé récapitulatif de la politique de l'OACI en matière de coopération technique » adopté par l'Assemblée de l'OACI à sa 36^e session (Résolution A36-17 de l'Assemblée) recommande aux États donateurs, aux institutions de financement et aux autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, chaque fois que cela est approprié, d'accorder la préférence à l'OACI pour la détermination, l'élaboration, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets d'aviation civile, en appelant leur attention sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de fournir une coopération technique aux pays en développement dans le domaine de l'aviation civile.

2.3.2 Dans le cadre de son Programme de coopération technique, l'OACI fait appel à une variété d'accords-cadres et d'arrangements en matière de financement, selon les besoins, afin d'apporter un maximum d'assistance et de souplesse aux partenaires qui participent à la réalisation de projets de coopération technique de l'OACI dans le domaine de l'aviation civile.

2.3.3 L'OACI exécute les projets en étroite coopération avec les donateurs et conformément aux conditions que ceux-ci définissent pour ce qui est de l'utilisation des fonds mis à disposition, et elle prend la responsabilité de réaliser des projets dans des conditions juridiquement acceptables, satisfaisantes sur le plan technique et économiques, grâce à un mécanisme complet d'appui, de suivi et de compte rendu de projet. Afin d'améliorer la visibilité des donateurs, l'OACI informe les pays bénéficiaires des sources de financement, à moins que les donateurs ne lui demandent expressément de ne pas le faire.

2.3.4 Les institutions de financement, y compris la Banque mondiale et les banques de développement régionales et interrégionales, ont la responsabilité d'investir de la façon la plus rentable les fonds qui leur sont confiés. Elles ont donc tout avantage à conclure elles aussi des partenariats avec la TCB lorsqu'il s'agit d'aider des États à améliorer leurs services d'aviation civile, en confiant la réalisation des projets d'aviation civile à l'OACI ou en consultant l'Organisation avant d'investir dans de tels projets. Cela assurera la compatibilité avec les SARP de l'aviation civile à l'échelle mondiale et un retour adéquat sur les investissements dans l'intérêt à la fois de leurs contributeurs et des États bénéficiaires.

2.4 **Services offerts dans le cadre de Programme de coopération technique**

2.4.1 Les services qu'offre la Direction de la coopération technique de l'OACI comprennent le recrutement d'experts internationaux et de spécialistes nationaux, la formation, le développement ou la modernisation d'organismes de formation et l'acquisition d'équipements et de services.

2.4.2 L'OACI tient à jour une liste de plus de 3 000 experts internationaux et de plus de 100 entreprises de consultants enregistrées couvrant pratiquement tous les domaines de l'aviation civile et dont le recrutement passe par un processus de sélection à l'échelle mondiale. Les États peuvent utiliser ces experts comme consultants à court terme, conseillers à moyen ou à long terme, inspecteurs, instructeurs ou assistants opérationnels (OPAS). Les assistants opérationnels sont recrutés par l'intermédiaire de l'OACI, mais travaillent directement pour les gouvernements en qualité de gestionnaires.

2.4.3 Presque tous les grands projets de l'OACI contiennent une composante formation, que ce soit en classe, sur le tas, sur simulateur, en usine, dans le cadre de séminaires régionaux et/ou de bourses, aux niveaux débutants ou avancés, ou encore des cours de remise à niveau. Cette formation peut être dispensée dans le pays d'origine ou à l'étranger, l'OACI gérant au nom de l'État qui reçoit le stagiaire le programme de formation des boursiers.

2.4.4 Les compétences uniques de la TCB en matière d'acquisition garantissent que les équipements seront de haute qualité, conformes aux SARP et acquis au meilleur prix pour répondre à des besoins spécifiques, grâce à un service d'acquisition complet ou à une assistance durant certaines étapes du processus, notamment l'élaboration de spécifications techniques, l'identification de fournisseurs à l'échelle mondiale, les appels d'offres, les évaluations techniques ou financières, les négociations avec les fournisseurs au sujet des spécifications, des prix et des conditions de livraison, la préparation, l'attribution et la gestion des commandes et des contrats, les assurances et l'expédition, le suivi de l'acceptation finale sur place, l'installation et la mise en service des équipements livrés et la gestion de la garantie.

2.4.5 Tout en maintenant les contrôles nécessaires et en assurant la transparence du mécanisme attendu d'une entité du système des Nations Unies, la réglementation OACI en matière d'acquisitions prévoit la satisfaction de toute exigence particulière, l'utilisation de certaines monnaies et la préparation de rapports de gestion spéciaux. En outre, le fait que l'OACI connaît le marché garantit que les équipements sont acquis de la façon la plus économique sur une base concurrentielle internationale, ce qui permet aux États et aux donateurs de réaliser des économies substantielles, tout en assurant la conformité aux SARP de l'OACI. Les coûts de soutien de l'OACI pour les services d'acquisition sont calculés suivant une échelle mobile pour chaque acquisition, moins élevés dans le cas d'acquisitions majeures, et convenus avec l'État au préalable.

2.4.6 L'OACI apporte également son assistance par l'intermédiaire de la TCB à des entités non gouvernementales (publiques et privées) auxquelles les États ont délégué l'exécution de fonctions aéronautiques. Par ailleurs, l'Assemblée de l'OACI a élargi la fourniture des services de coopération technique, sur demande, aux tierces parties qui exécutent des projets aéronautiques dans des États contractants.

3. CONCLUSION

3.1 Le monde reste confronté à de grands défis dans le domaine de l'aviation civile : les pays en développement doivent encore combler le fossé qui les sépare des États industrialisés pour se conformer aux exigences des SARP de l'OACI en vigueur, dans un environnement caractérisé par l'arrivée de plus en plus rapide de technologies nouvelles. La plupart de ces défis ne peuvent plus être relevés au niveau national, mais nécessitent des solutions économiques et harmonisées au niveau régional ou sous-régional, ce qui, en retour, exige une coordination et une coopération des plus étroites avec les États voisins. En tant qu'institution spécialisée des Nations Unies dans le domaine de l'aviation civile, l'OACI occupe une position unique pour fournir les compétences techniques et de gestion nécessaires de manière objective, en veillant à apporter des conseils pondérés dans l'intérêt ultime des États bénéficiaires. Par ailleurs, en tant qu'organisation à but non lucratif, l'OACI est à même de fournir des services offrant un bon rapport coût-efficacité, étant le partenaire idéal pour aider les États bénéficiaires à atteindre leurs objectifs, pour conseiller les donateurs et les autres parties prenantes sur la meilleure façon d'investir les fonds consacrés à l'aviation civile et pour réaliser des projets de développement de l'aviation civile en leur nom.

3.2 Compte tenu de ce qui précède, la réunion est invitée à adopter la recommandation ci-après :

Recommandation 3/x — Participation de l'OACI à la mise en œuvre des projets d'aviation civile

Il est recommandé que, conformément aux dispositions de la Résolution A36-17 de l'Assemblée :

- a) les États associent l'OACI comme agent d'exécution de leurs projets d'aviation civile et en informent les éventuels donateurs et institutions de financement selon qu'il convient ;
- b) les donateurs et les institutions de financement fassent appel aux services de coopération technique de l'OACI pour la mise en œuvre de leurs programmes d'assistance à l'aviation civile.

4. SUIVE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des renseignements présentés ci-dessus sur le rôle du Programme de coopération technique de l'OACI dans la mise en œuvre des projets d'aviation civile ;
- b) approuver le projet de recommandation figurant au § 3.2.