



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre — Politique et activités

PROGRAMME DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DE MISE EN ŒUVRE DE L'OACI – POLITIQUE ET ACTIVITÉS

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent projet de note de travail de l'Assemblée ci-joint contient un rapport complet sur la mise en œuvre globale et les résultats des activités du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, menées durant le triennat 2022-2024, à l'appui de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*, notamment les activités de formation de l'OACI et de mobilisation des ressources, ainsi que les initiatives pour réaliser les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. La note fait aussi le point sur la mise en œuvre des politiques et des stratégies connexes de l'OACI relatives au soutien à la mise en œuvre.

L'appendice A du rapport contient une analyse des résultats de performance pendant la période 2022-2024 d'un point de vue à la fois financier et opérationnel non quantifiable, notamment une comparaison avec les deux triennats précédents. L'appendice B expose les résultats du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat 2022-2024, complétés par des renseignements sur la ventilation des dépenses entre le Fonds AOSC et le budget ordinaire. Le rapport présente aussi les résultats financiers du Fonds de génération de produits auxiliaires de la Formation mondiale en aviation (GAT) pour la période considérée et l'état des fonds de contributions volontaires de l'OACI. L'appendice C propose des mises à jour et des modifications rédactionnelles à apporter à la résolution A41-25 de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*, en vue de son adoption par l'Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la version révisée de l'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* figurant à l'appendice C, qui remplace la résolution A41-25 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Conformément au paragraphe 9.3 du Règlement financier de l'OACI, les dépenses d'administration et de fonctionnement afférentes au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre sont assumées par les gouvernements, les organisations et d'autres organismes qui contribuent financièrement ou en nature aux projets exécutés par la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre (CDI) et gérés par l'intermédiaire du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC). Les ressources nécessaires à la mise en œuvre des activités de

	formation de l'OACI font partie du budget du Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) au titre du mécanisme de recouvrement des coûts de la Formation mondiale en aviation (GAT). Les activités de mobilisation des ressources de l'OACI devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI. La CDI s'autofinance et fonctionne selon le principe du recouvrement des coûts.
Références :	A41-WP/28, A41-WP/29 Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022) Doc 10183, A41-EX (Rapport du Comité exécutif) Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile Politique de mobilisation de ressources de l'OACI Politique de recouvrement des coûts de l'OACI

1. APERÇU GÉNÉRAL

1.1 Le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI¹ est le principal outil opérationnel de promotion des objectifs de soutien à la mise en œuvre de l'Organisation, y compris par le renforcement de la capacité des États à mettre en œuvre les normes et les pratiques recommandées (SARP) et les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI. Son importance durable a été réaffirmée par l'Assemblée dans plusieurs résolutions, notamment dans l'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* (résolution A41-25), stipulant que les Programmes de coopération technique et d'assistance technique sont une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui aux fins de la mise en œuvre effective des SARP, des PANS et des plans d'aviation mondiaux, régionaux et nationaux, ainsi que pour l'amélioration de l'infrastructure et le perfectionnement des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile. Il est en outre l'un des principaux instruments avec lesquels l'OACI soutient les États pour qu'ils remédient à leurs carences en matière d'aviation civile constatées notamment dans le cadre des programmes d'audit de l'OACI, des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et des groupes régionaux de sûreté de l'aviation, et apportent des améliorations.

1.2 L'objectif du présent rapport est d'illustrer les performances du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, notamment les activités de formation de l'OACI et de mobilisation des ressources pour la promotion de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*, au cours du triennat 2022-2024 d'un point de vue à la fois financier et opérationnel non quantifiable, et de faire le point sur les politiques et les stratégies de soutien de la mise en œuvre de moyen à long terme, assorties d'informations sur les contributions de l'OACI à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, en particulier dans les pays en développement sans littoral. La note ne brosse qu'un tableau général des activités entreprises durant cette période, des informations opérationnelles plus détaillées, dont des récapitulatifs de l'objectif et des réalisations de chaque projet et trousse de mise en œuvre (iPack) mis en place par la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre (CDI) de l'OACI par type, région et objectif stratégique, figurent dans le Rapport annuel 2022, 2023 et 2024 du Conseil à l'Assemblée (*Comité exécutif, Point 11 de l'ordre du jour*).

1.3 Le soutien à la mise en œuvre est un domaine dynamique et complexe dans un environnement technologique en évolution rapide qui a un impact sur les besoins des États et les intérêts

¹ Auparavant nommé Programme de coopération technique de l'OACI.

des partenaires de développement. Il est par conséquent indispensable d'innover pour relever efficacement les défis inhérents, améliorer la qualité des résultats attendus, accroître la capacité et l'efficacité, garantir une plus grande fiabilité dans la conformité aux SARP et renforcer la compétitivité sur le marché mondial de l'aviation dans le cadre d'une approche d'« Unité d'action » de l'OACI renforcée, permettant de réaliser de plus grandes synergies. Dans ce contexte, au cours de la période considérée, on a poursuivi la mise en œuvre du modèle d'activités et de la stratégie de la CDI ainsi que de changements structurels connexes, afin d'améliorer les services fournis en partenariat avec les autres directions de l'OACI et les bureaux régionaux et d'offrir une plus grande valeur ajoutée aux États membres de l'OACI.

1.4 Avec l'intégration de la Formation de l'OACI² à la CDI, le portefeuille de la Direction s'est étoffé. Elle offre ainsi aux États et aux parties prenantes un ensemble de solutions plus complet pour répondre à leurs besoins de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre. Le transfert de la Section de la gestion des recettes et des produits et de la fonction de mobilisation des ressources de la Direction de l'administration et des services (ADB) et du Cabinet du Secrétaire général, respectivement, à la CDI a regroupé toutes les activités d'autofinancement et les fonds extrabudgétaires dans une seule entité organisationnelle. Cela a permis à la Direction d'acquérir des capacités plus solides en matière de développement commercial, de sensibilisation et de promotion, ainsi que de renforcement de la diversification des recettes. En outre, un exercice de refonte de l'image de marque a été mené, et l'ancienne Direction de la coopération technique (TCB) est devenue la Direction du développement et de la mise en œuvre des capacités (CDI). Le nouveau nom s'inscrit dans le changement d'orientation de l'OACI qui vise à créer une identité de marque plus forte et plus cohérente, centrée sur sa mission et ses services principaux.

1.5 Le triennat a été marqué par l'élaboration du Plan stratégique à long terme 2026-2050 de l'OACI, qui tient compte de l'aspiration de l'Organisation à réaliser des objectifs stratégiques ambitieux à l'appui de sa vision et de sa mission. Dans ce contexte, un objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* a été fixé, et la CDI, ainsi que l'ensemble de l'Organisation, ses États membres et les parties prenantes, joueront un rôle crucial dans sa réalisation, en prenant la tête de la collaboration et de la coopération, pour le renforcement des capacités et l'appui des États, qui tireront parti des activités de soutien à la mise en œuvre et de mobilisation des ressources de l'OACI. En outre, la CDI jouera un rôle essentiel dans deux catalyseurs hautement prioritaires définis dans le Plan stratégique, à savoir Égalité des sexes et Attraction de nouveaux talents dans le secteur de l'aviation, ainsi que Partenariats, Mobilisation des ressources et Viabilité financière. À cet égard, au cours de la période considérée, les fonctions relatives à la mobilisation des ressources, aux partenariats, à l'égalité des sexes et à la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) ont été intégrées à la Direction. Des rapports distincts sur l'égalité des sexes et la prochaine génération de professionnels de l'aviation sont présentés dans les notes A42-WP/20 et A42-WP/21, respectivement.

1.6 Compte tenu de la structure d'autofinancement de la Direction, qui est indépendante du budget ordinaire, la CDI a continué de centrer ses efforts sur la transition à un modèle de flux de recettes à plusieurs volets pour aider à diversifier les risques, à accroître la résilience financière, à mieux répondre aux besoins prioritaires des États et à renforcer la viabilité à long terme de la Direction, ce qui nécessitait le développement et l'offre continus de nouveaux produits comme les trousse de mise en œuvre (iPack). Les trousse regroupent des solutions uniformisées, comme des services-conseils de spécialistes, de la formation et des éléments indicatifs, mais les États peuvent se procurer des produits ou des services à la carte pour répondre à leurs besoins particuliers. L'OACI a lancé à ce jour plus de 200 trousse de mise en œuvre qui ont joué un rôle déterminant dans la mise en œuvre effective par les États des normes internationales pour assurer la sécurité, l'efficacité, la sûreté et la durabilité de l'aviation, et qui ont été utiles à plus de 100 pays dans toutes les régions de l'OACI. Si l'ensemble initial des titres des trousse de mise en œuvre se concentrait principalement sur le soutien à l'aviation civile internationale en période de

² Auparavant appelée Section de la formation mondiale en aviation (GAT).

reprise après la pandémie de COVID-19, le catalogue actuel répond désormais de manière exhaustive aux besoins des États et des parties prenantes dans tous les domaines de l'aviation civile³. De plus, une feuille de route de développement des trousse de mise en œuvre a été définie pour les années à venir selon une approche axée sur les données.

1.7 En réponse à la demande croissante d'États membres et d'institutions des Nations Unies, l'OACI met au point une nouvelle plateforme/un nouveau service d'approvisionnement en aviation (ICAO BUY⁴), dont le lancement est prévu pour le début du mois de novembre 2025. Il s'agit d'un nouveau service de l'OACI, qui fournit aux parties prenantes une plateforme d'approvisionnement en ligne innovante proposant des accords à long terme non contraignants et non exclusifs pour des biens et services aéronautiques spécialement conçus pour le secteur de l'aviation civile et conformes aux SARP, au Code des acquisitions de l'OACI et aux règlements internationaux. Les solutions proposées dans le cadre d'un accord à long terme relativement à un service de l'OACI offrent une approche plus agile et rationalisée, qui réduit les délais d'acquisition et génère des économies d'échelle. De plus amples renseignements sur ces initiatives de transformation figurent sous la forme de documents de référence.

1.8 En parallèle, l'OACI a considérablement renforcé ses efforts de mobilisation des ressources au cours du triennat 2022-2024 afin de compléter le budget ordinaire limité et de répondre aux besoins croissants des États grâce à une approche structurée en quatre phases (détermination des besoins, cartographie des donateurs, communication stratégique et renforcement de la gouvernance des fonds volontaires). Il s'agissait notamment d'élaborer des dépliants sur le soutien à la mise en œuvre et l'objectif de transformation afin d'aligner les intérêts des donateurs sur les priorités de l'OACI, de lancer des dialogues de haut niveau avec les donateurs, d'améliorer la sensibilisation ciblée et d'affiner les contrôles internes et les mécanismes de rapport. Ces activités ont joué un rôle clé dans le soutien de l'objectif de transformation de l'Organisation et le soutien à la mise en œuvre des États, en assurant un financement durable et flexible, par l'intermédiaire d'un groupe diversifié de donateurs, et en faisant progresser la transparence et la responsabilité. L'institutionnalisation de la Section de la mobilisation des ressources en tant que fonction stratégique de base est d'une importance capitale pour contribuer à la capacité de l'OACI à remplir son mandat et à mobiliser des partenariats multipartites en vue de la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies.

1.9 Fin 2023, le Conseil de l'OACI a approuvé une nouvelle approche de gestion de la qualité à la CDI pour remplacer le système de gestion de la qualité (SGQ) certifié ISO 9001. Ce changement visait à tenir compte des récents changements structurels au sein de la Direction, qui cadrent avec l'évolution des besoins et des attentes des États Membres et d'autres parties prenantes ; à veiller à ce que les résultats des programmes et des projets soient adaptés à l'objectif visé ; et à élargir la portée du SGQ pour englober tous les processus de la Direction.

1.10 Au cours du triennat, la Direction s'est lancée dans une vaste initiative de cartographie et d'examen des processus. Elle a joué un rôle déterminant dans la normalisation continue des processus et des procédures concernant les différentes activités que la Direction entreprend dans le cadre des différents fonds, fonctions et unités organisationnelles. Le mandat de la CDI s'étant élargi, il est essentiel de bien comprendre, de répertorier et d'affiner les étapes nécessaires à la mise en œuvre de son large éventail de solutions afin d'harmoniser les approches, de créer des synergies grâce au regroupement d'activités

³ Le portefeuille inclut des titres comme la certification des aérodromes, les comptes rendus d'accident/incident, le programme national de sécurité, le plan national de sécurité de l'aviation, la supervision de la sûreté de l'aviation, le cadre de réglementation des systèmes d'aéronef non habité, la préparation à un audit de l'USOAP, les cachets numériques visibles, l'amélioration des NOTAM, le programme de sécurité du fret, l'analyse des besoins de formation, le programme national de facilitation, la mise en œuvre de la feuille de route de la stratégie TRIP de l'OACI, Inspecteurs nationaux de la sécurité – Cours OPS, et l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

⁴ Pour de plus amples renseignements sur ICAO BUY, consultez <http://www.icao.int/buy>.

communes, de réduire les doubles emplois et les activités sans valeur ajoutée, et d'améliorer l'efficacité globale de ses processus dans l'intérêt des États et des parties prenantes.

1.11 Dans le cadre du processus d'amélioration continue de la Direction, le taux de satisfaction des clients est suivi et analysé régulièrement afin d'améliorer la rapidité et la qualité de la mise en œuvre des projets. En complément de la collecte et de l'analyse fréquentes des retours des clients, conformément à la méthodologie améliorée de mesure de la satisfaction des clients approuvée par le Conseil de l'OACI en 2020 pour les enquêtes menées par des tierces parties indépendantes depuis 2015, le présent triennat a été marqué par un nouvel élargissement des enquêtes sur la satisfaction des clients à tous les domaines de service qui relèvent désormais de la compétence de la CDI. Les résultats de la dernière enquête dans les six domaines de la CDI à l'étude indiquent que la satisfaction globale à l'égard des produits et services de la CDI demeure élevée, et confirme l'intérêt des répondants pour une collaboration future avec la Direction.

1.12 Au cours de la période considérée, plusieurs initiatives ont été menées pour améliorer les méthodes de travail de la CDI, notamment à travers la poursuite de la transformation numérique de l'OACI, en cohérence avec l'objectif de transformation plus large de l'Organisation. À cet égard, la Direction a appuyé la mise en œuvre du nouveau progiciel de gestion intégré (PGI) et a dirigé le déploiement du module de gestion des dossiers de projet (PPM). Ces deux systèmes permettront d'accroître l'efficacité et l'automatisation des processus de la Direction. En outre, une gamme complète d'outils, de rapports et de tableaux de bord a été conçue afin de fournir une vision globale des performances de la Direction et de faciliter son processus de prise de décisions.

1.13 Durant la période 2022-2024, la Direction a continué d'améliorer et de moderniser sa liste de réserve active d'experts internationaux afin d'en faire une « base de données mondiale de talents pour les experts en aviation », analysée et validée techniquement par des experts en la matière en étroite collaboration avec les Directions techniques de l'OACI. Dans le cadre d'une vaste campagne de marketing, une nouvelle version de la liste de réserve a été lancée dans le but d'attirer des professionnels de l'aviation hautement qualifiés et expérimentés.

1.14 En outre, on a cherché à aligner et à harmoniser la gestion financière, la budgétisation et l'établissement de rapports pour tous les fonds extrabudgétaires relevant de la compétence de la CDI, à savoir le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSF), le Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) et les Fonds de contributions volontaires de l'OACI. Ces démarches ont abouti à la création d'une unité de finances extrabudgétaires spécialisée au sein de la Sous-direction des finances. Dans le cadre du projet organisationnel d'adaptation à l'objectif visé, qui s'inscrit dans l'objectif de transformation de l'OACI, la Direction a également lancé des activités de développement organisationnel dans le cadre de ses différents fonds afin d'optimiser l'utilisation des ressources.

1.15 Au cours du triennat, la Formation mondiale en aviation (GAT) de la CDI, présentée comme la « Formation de l'OACI » à l'externe, est restée le moteur de la transformation numérique et de l'innovation, axée sur l'accessibilité, l'innovation et l'adoption de pratiques respectueuses de l'environnement. De nouveaux produits et services de formation ont été proposés dans un format hybride, combinant ateliers en présentiel, ateliers en ligne et cours en ligne en apprentissage autonome. Cette approche vise à maintenir la pertinence du contenu par rapport aux nouvelles tendances et aux nouveaux défis, tout en améliorant l'accessibilité et le caractère abordable de l'ensemble du portefeuille de formation de l'OACI. Afin d'accroître l'efficacité des activités de renforcement des capacités, un processus s'appuyant sur des données a été instauré pour repérer les nouveaux besoins de formation au sein de la communauté mondiale de l'aviation. Les constatations d'audit de l'USOAP ont servi à recenser les lacunes du catalogue de formation. Parallèlement, d'autres sources de données clés, notamment i) les rapports des RASG et des PIRG, ii) les données sur les accidents et les incidents, iii) les plans d'action corrective des États au titre de l'USOAP et de l'USAP, iv) les données de la plateforme iSTARS et v) les propositions d'activités prioritaires de soutien à la mise en œuvre, ont été mieux exploitées pour analyser les domaines

présentant des lacunes, cerner les besoins communs entre les États et repérer plus efficacement les possibilités d'élaborer et de présenter des produits de formation à forte valeur ajoutée.

1.16 Conformément à la résolution A41-24 – *Contribution de l'aviation à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies*, l'Assemblée s'est prononcée en faveur d'une proposition visant à réaliser une analyse des besoins en aviation des pays en développement sans littoral (PDSL) afin d'évaluer la nature et l'ampleur de leurs défis particuliers, en s'appuyant sur les enseignements tirés de l'analyse menée auprès des petits États insulaires en développement du Pacifique. En cohérence avec le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, l'analyse des besoins en aviation des PDSL cherchera à recenser les lacunes les plus criantes et à y remédier en vue de renforcer la connectivité, la durabilité et la sécurité du transport aérien, tout en favorisant le développement économique de ces pays grâce à l'amélioration des infrastructures et des cadres politiques. Elle soutient également la durabilité environnementale à travers des initiatives écologiques. Elle renforce la conformité aux SARP de l'OACI et encourage le renforcement des capacités, la transformation numérique et l'innovation. Ces efforts visent à favoriser un développement de l'aviation à la fois inclusif et résilient. Des domaines d'actions prioritaires ont été définis pour orienter les recommandations reposant sur des faits, qui serviront de fondement à l'élaboration d'une feuille de route pour une mise en œuvre progressive.

2. LE POINT SUR LES POLITIQUES

2.1 Il convient de rappeler qu'en mars 2022, le Conseil a approuvé une [Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI](#). La Politique vise à harmoniser la gestion des programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI dans le cadre de l'approche d'« Unité d'action de l'OACI », afin de garantir une coordination cohérente et collaborative de l'ensemble des activités de soutien à la mise en œuvre dans l'Organisation. De plus, elle a pour but de renforcer et d'harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, d'intégrer ces efforts dans le Plan d'activités de l'OACI et de veiller à ce que le soutien fourni aux États dans tous les domaines de l'aviation civile soit pertinent, efficace et cohérent en termes de contenu et de prestation, quels que soient la source d'assistance ou le mécanisme de financement associé.

2.2 La mise en œuvre de la Politique a permis une coopération et une coordination renforcées pour éviter les doubles emplois et la redondance, et veiller à une attribution plus efficace des ressources limitées dont dispose l'Organisation. L'application de la Politique a considérablement progressé grâce aux travaux du Groupe de soutien à la mise en œuvre de l'OACI sur des initiatives clés telles que i) la finalisation des processus et des procédures en vertu de la Politique ; ii) la mise en place et l'amélioration d'une plateforme de soutien à la mise en œuvre ; et iii) l'établissement et la mise en place du Comité des fonds de contributions volontaires. Le Groupe de soutien à la mise en œuvre a également assuré la coordination des équipes d'action en faveur du soutien à la mise en œuvre (IS-AT) mises sur pied pour renforcer la cohésion et les résultats des activités de développement commercial à l'OACI. Les travaux de ces équipes ont permis de constituer un portefeuille plus étoffé de nouvelles occasions commerciales, qui se sont traduites par le lancement de projets et d'activités dans l'ensemble des régions de l'OACI, contribuant ainsi aux efforts de diversification géographique de la Direction.

2.3 Conformément à la Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, d'importantes réformes ont été entreprises durant le triennat 2022-2024 pour renforcer la fonction de mobilisation des ressources de l'Organisation. La mise à jour de la politique de mobilisation de ressources a permis de mieux définir les rôles liés à la gouvernance des fonds de contributions volontaires. Des tableaux de bord et des outils numériques pilotes ont été déployés pour assurer le suivi de l'utilisation des fonds et renforcer la responsabilisation, ce qui a permis d'améliorer la transparence et de consolider la confiance des donateurs. Cette fonction remplace le Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP), puisqu'il fait partie désormais des nouveaux dialogues avec les donateurs qui ont lieu régulièrement dans toutes les régions de l'OACI.

2.4. Ces trois années ont également été ponctuées par l'élaboration et l'approbation d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts de l'OACI. Conformément au Règlement financier et aux règles de gestion financière de l'OACI, cette politique globale jouera un rôle déterminant pour faciliter le recouvrement complet des coûts liés aux différentes activités menées par l'Organisation. Cette politique permet à l'Organisation de pallier les insuffisances des politiques actuelles, de mettre en place des mécanismes de recouvrement des coûts à la fois transparents et cohérents, et d'améliorer la clarté ainsi que la fiabilité des résultats financiers. Sous l'égide de la CDI, la politique garantira le recouvrement intégral des coûts pour l'ensemble des projets et activités mis en œuvre par la Direction au moyen de ses fonds extrabudgétaires, soutenant ainsi ses ambitions à long terme en matière de viabilité financière.

2.5 L'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* adopté par la 41^e session de l'Assemblée dans sa résolution A41-25 énonce les principes généraux, les politiques à long terme et les valeurs fondamentales qui régissent l'assistance et la coopération techniques assurées par l'Organisation. L'appendice C propose une mise à jour de la résolution A41-25 de l'Assemblée afin de prendre en compte les modifications et les révisions de forme nécessaires, la résolution révisée A42-xx : « Exposé récapitulatif des politiques de l'OACI en matière de soutien à la mise en œuvre », en vue de son adoption par l'Assemblée. Les résolutions de l'Assemblée A39-23 – *Aucun pays laissé de côté*, A40-22 – *Mobilisation des ressources*, A40-25 – *Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique* et A41-24 – *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030* restent en vigueur.

APPENDICE A

PROGRAMME DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DE MISE EN ŒUVRE

Montant total lié à l'exécution du Programme

1. Le montant total lié à l'exécution du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre (instauré) par la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre (CDI) lors du triennat 2022-2024 s'élevait à 297,4 millions USD. Par comparaison avec les deux triennats précédents (356,2 millions USD et 168,7 millions USD, respectivement) présentés dans le Tableau 1, on constate une baisse de 52,6 % et une hausse de 76,2 %, respectivement.

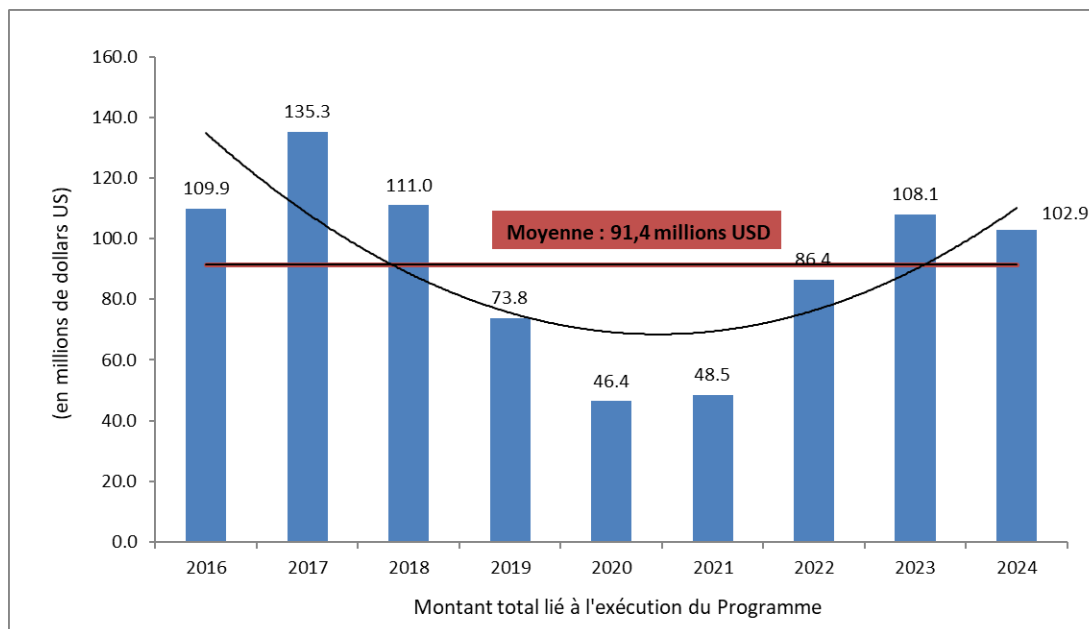
Tableau 1 – Montant total lié à l'exécution du Programme

Montant total lié à l'exécution du Programme (en dollars US)					
2016	109 888 189	2019	73 845 065	2022	86 368 799
2017	135 322 442	2020	46 413 057	2023	108 106 855
2018	110 976 637	2021	48 491 490	2024	102 911 273
356 187 268		168 749 612		297 386 927	

Tendance annuelle en matière d'exécution du Programme

2. Le graphique 1 représente la tendance en matière d'exécution du Programme au cours des trois derniers triennats, montrant une fluctuation générale attribuable à plusieurs facteurs indépendants de la volonté de l'OACI, puisque les projets sont mis en œuvre à la demande des États et sont tributaires de la rapidité du financement et de l'approbation des activités par les gouvernements. L'année 2017 a connu le taux d'exécution le plus élevé des trois derniers triennats, à 135,3 millions USD, suivie de l'année 2018, à 111,0 millions USD, s'expliquant en partie par d'importantes acquisitions d'équipements d'aviation et des activités à grande échelle liées aux services de navigation aérienne et au développement aéroportuaire. Le montant annuel lié à l'exécution du Programme a chuté au cours du triennat 2019-2021, principalement en raison de l'incidence directe de la pandémie de COVID-19 sur les investissements dans le développement de l'aviation civile, pour s'établir à 48,5 millions USD en 2021. Alors que le triennat en cours est encore affecté par la lenteur de la reprise du secteur de l'aviation, le Programme a regagné le terrain perdu, pour s'établir à plus 100,0 millions USD pour chacune des deux dernières années. Par rapport à la période de référence précédente, la moyenne mobile des trois derniers triennats a diminué, passant de 101,6 millions USD pour la période 2013-2021 à 91,4 millions USD pour la période 2016-2024. En moyenne, il faut qu'un programme annuel d'environ 120 millions USD soit exécuté pour que l'OACI recouvre complètement ses frais d'administration.

Graphique 1 – Tendance annuelle en matière d'exécution du Programme



Sources de financement

3. Les sources de financement sont restées dans l'ensemble relativement semblables à celles du triennat précédent, la plus grande part provenant des gouvernements finançant leurs propres priorités et projets (98,0 %). Les contributions des donateurs se sont élevées à 5,8 millions USD (2,0 %), par rapport à 2,5 millions USD (1,4 %) et 1,8 million USD (0,5 %) pour les périodes 2019-2021 et 2016-2018 respectivement. Le tableau 2 résume les contributions externes des donateurs dans le cadre du Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI et des fonds volontaires de l'OACI.

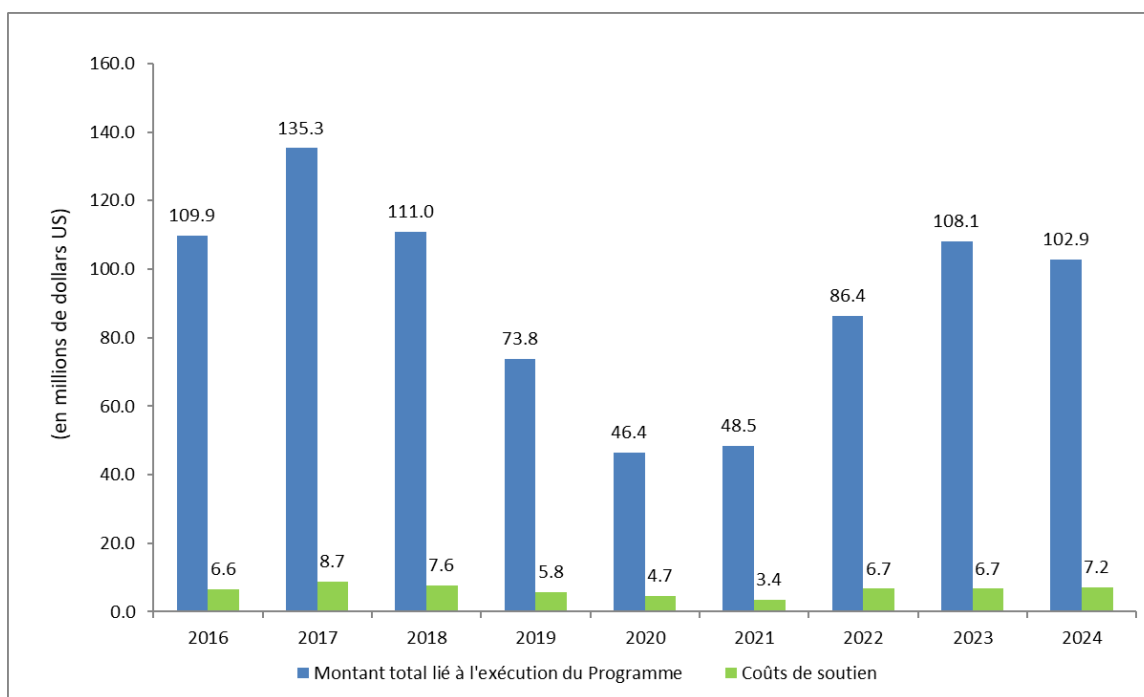
Tableau 2 – Sources externes de financement (2016-2024)

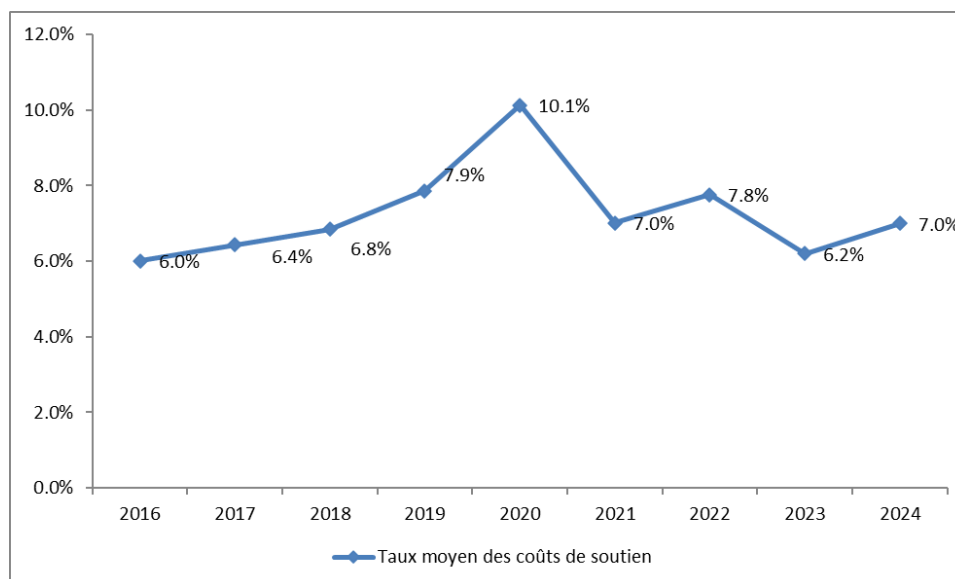
Sources externes de financement (2016-2024)				
Source de financement	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total général
	(en dollars US)			
Airbus	250 000	750 000	450 000	1 450 000
Aeronautical Radio of Thailand	20 000	0	0	20 000
Aerovias de Integracion Regional S.A. (LATAM)	0	52 680	72 728	125 408
ASECNA	0	592 179	9 934	602 113
AVSEC	98 400	0	0	98 400
BCDA Aeronautical Solutions LLC (Venezuela)	0	171 165	0	171 165
Boeing	272 009	450 000	189 500	911 509
C.M.R. S.A.S. Colombia	0	16 100	0	16 100
COCESNA	0	49 925	104 595	154 520
Commission africaine de l'aviation civile	0	115 015	0	115 015
CORPAC	0	0	68 193	68 193
Corporacion de la Industria Aeronautica Colombiana	0	15 390	15 880	31 270
DINACIA	0	0	80 000	80 000
DGAC du Chili	13 400	0	0	13 400
EMBRAER S.A.	0	0	21 310	21 310
Endeavour Aviation Abidjan SARL	0	55 635	0	55 635
Espagne	10 248	0	0	10 248
FAA	280 500	0	10 128	290 628
Fond pour la sécurité de l'aviation (SAFE)	276 521	37 120	0	313 641
France	0	0	138 128	138 128
INAC	0	21 778	24 136	45 914
Inter-American Development Bank	0	48 000	0	48 000
LAN. Peru S.A.	0	20 300	0	20 300
Selex ES Technologies Ltd.	26 879	0	0	26 879
SPCP	196 000	0	0	196 000
Transport Canada	77 694	68 854	50 000	196 548
UNDPKO	314 175	0	0	314 175
UNEP	0	0	4 427 854	4 427 854
UNOPS	11 536	0	11 900	23 436
UN WFP	0	0	70 723	70 723
Autre	0	0	83 984	83 984
Total	1 847 362	2 464 141	5 828 993	10 140 496

Coûts de soutien

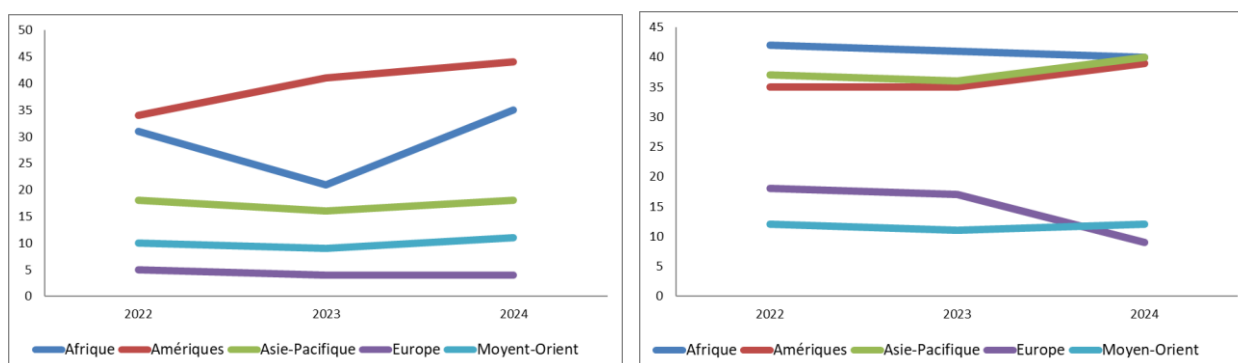
4. Des coûts de soutien ne dépassant normalement pas 10 % sont appliqués aux projets de la CDI, mais ils peuvent varier selon les éléments du projet dans le cadre des Accords de services de gestion (MSA), en fonction de la complexité de l'activité. Les taux des coûts de soutien pour l'élément « matériel » au titre des accords sont des facteurs variables et régressifs, en fonction de l'augmentation du volume des commandes, de 8 % à 4,9 %, et sont négociables au-dessus du seuil de 5 millions USD. Ces taux sont négociés et convenus par les États et sont indiqués dans les accords conclus individuellement avec l'OACI. Les coûts de soutien totaux (revenus tirés des frais administratifs) recouverts pour l'administration du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, par rapport à la mise en œuvre totale de 297,4 millions USD du Programme pour 2022-2024, se sont élevés à 20,6 millions USD, représentant une moyenne de 7,0 % pour la période, comparé à 8,3 % pour le triennat 2019-2021, et 6,4 % pour le triennat 2016-2018. Le graphique 2 indique les coûts de soutien recouverts au cours des trois derniers triennats, révélant une légère baisse du ratio moyen des coûts de soutien du triennat en cours en raison de l'augmentation du ratio entre les activités d'acquisition et les activités du personnel de terrain. Les variations annuelles dans les taux des coûts de soutien indiqués dans le graphique 3 résultent de l'influence de la ventilation effective des recettes par élément du Programme, puisque les éléments « matériel » et « sous-traitance » ont un taux de coûts de soutien inférieur à celui des éléments « personnel » ou « formation ».

Graphique 2 – Coûts de soutien recouverts (2016-2024)



Graphique 3 – Taux annuel moyen des coûts de soutien (2016-2024)**Portée du Programme**

5. Au cours du triennat 2022-2024, la CDI a mis sur pied un ensemble de projets financés principalement par des gouvernements ou des fournisseurs de services qui ont contribué au renforcement de la sécurité aérienne, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, ainsi qu'au développement économique et à la protection de l'environnement dans le monde entier. Une assistance a été fournie à plus de 112 États et neuf organisations grâce à la mise en œuvre en moyenne de 100 projets de soutien à la mise en œuvre par an, en plus du lancement de 119 iPack au cours de la période triennale.

Graphique 4 – Nombre de projets et nombre d'États par région*

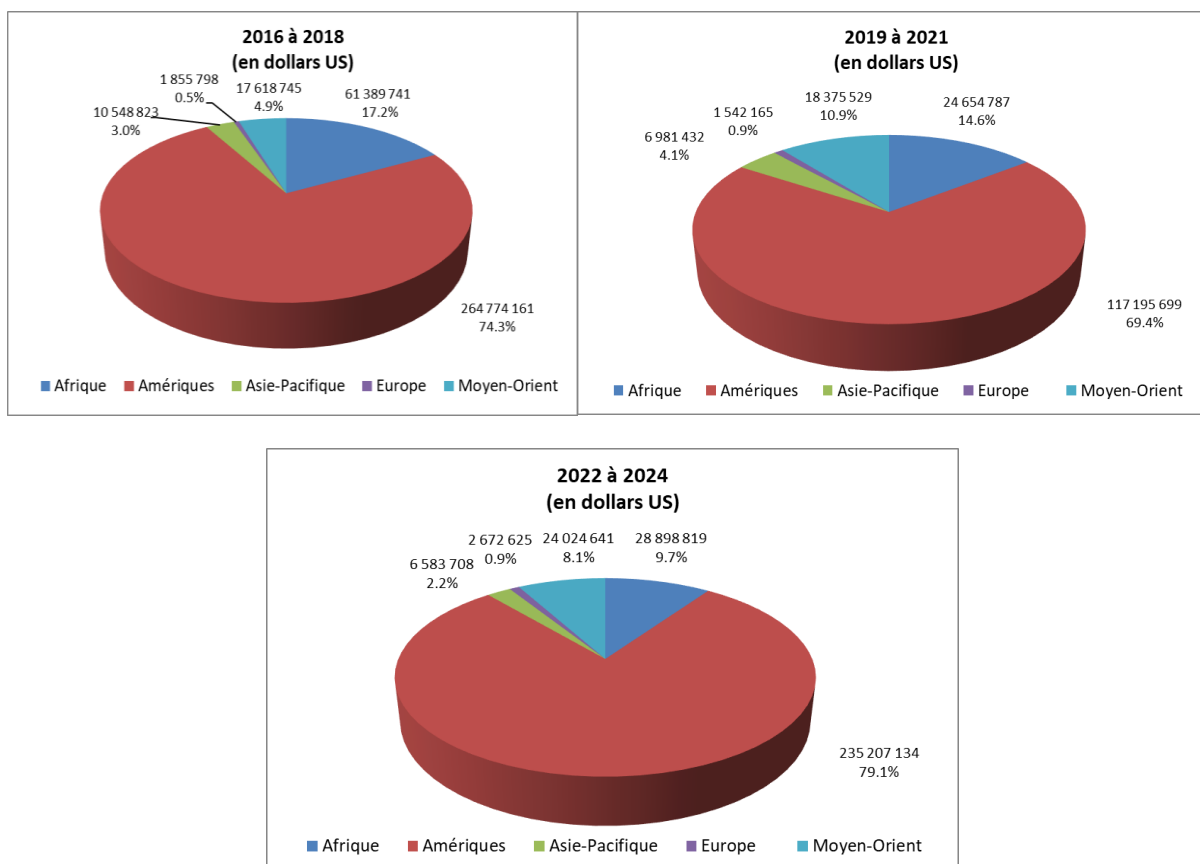
*Ne tient pas compte des iPack

Exécution du Programme par région

6. Le graphique 5 montre l'exécution totale du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre par région géographique. La région Afrique correspond à 9,7 % du Programme total mis en œuvre durant la période 2022-2024, comparé à 14,6 % pour le triennat 2019-2021 et à 17,2 % pour le triennat 2016-2018, soit une hausse du volume de 17,2 % pour le triennat actuel par rapport au précédent.

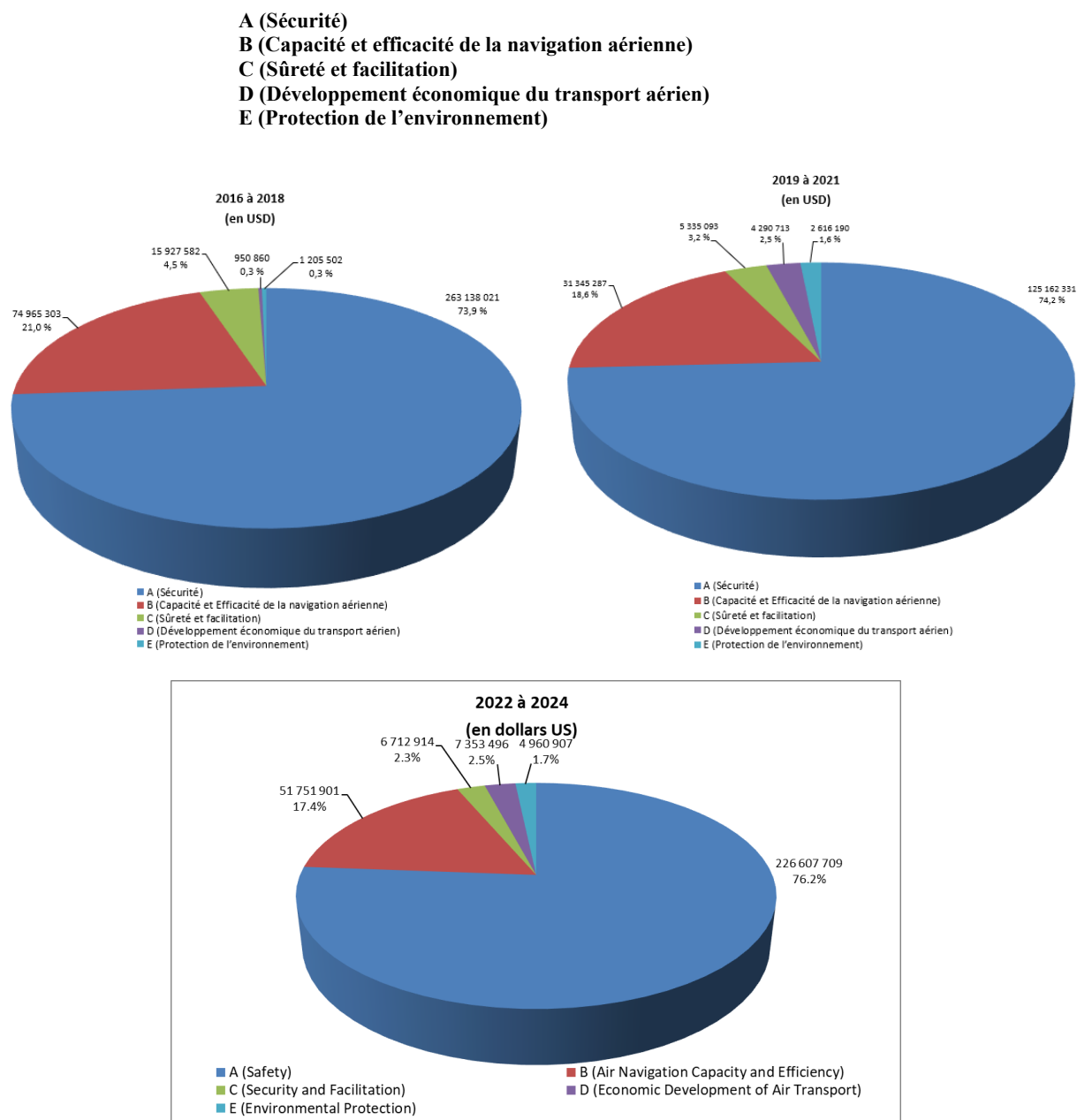
La région Asie et Pacifique représentait 2,2 % de l'exécution totale du Programme, avec un ratio moyen de 4,1 % pour la période de 2019-2021 et de 3,0 % pour la période 2016-2018, soit une baisse de 5,7 % dans le volume du programme par rapport au dernier triennat. On a constaté une augmentation de 100,7 % du volume du Programme mis en œuvre au cours du dernier triennat dans la région des Amériques, où continue de se concentrer la plus grande partie de l'exécution du Programme, soit 79,1 %, comparé à 69,4 % et 74,3 % pour les deux triennats précédents. Les régions de l'Europe et du Moyen-Orient représentaient 0,9 % et 8,1 % respectivement de la mise en œuvre totale du Programme pour le triennat 2022-2024, comparativement à 0,9 % et 10,9 % pour le triennat précédent, soit une augmentation de 73,3 % et 30,7 %, respectivement. Les variations du ratio de répartition géographique étaient essentiellement influencées par le nombre et le type des demandes, ainsi que par le montant du financement mis à disposition par les États.

Graphique 5 – Exécution du Programme par région



Exécution du Programme par objectif stratégique

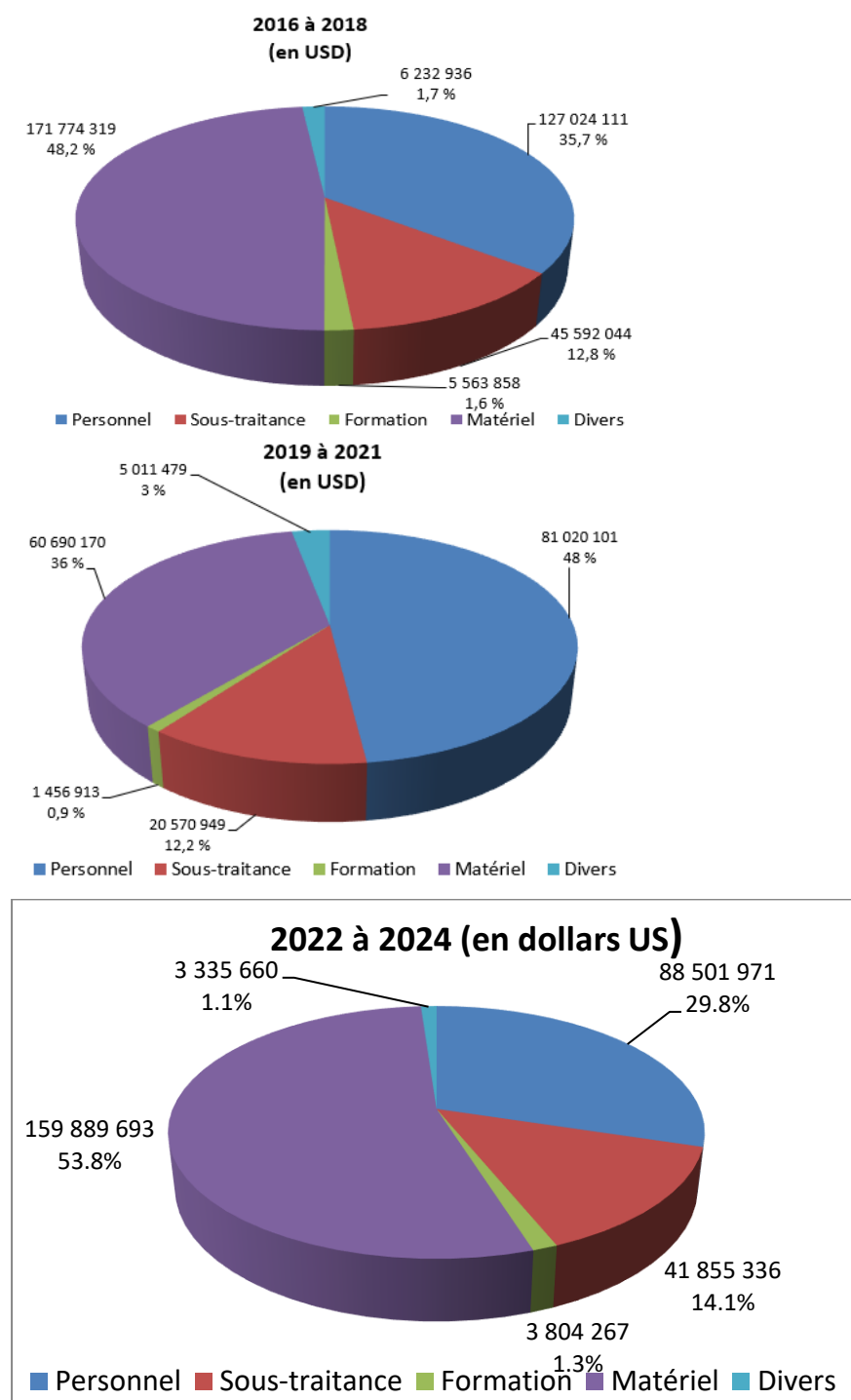
7. Le graphique 6 montre la ventilation du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre par objectif stratégique, représentant la contribution globale des projets à la réalisation des objectifs de l'OACI pour les triennats 2016-2018, 2019-2021 et 2022-2024, et le fait que les États ont surtout mis l'accent sur les priorités en matière de sécurité et de navigation aérienne.

Graphique 6 – Exécution du Programme par objectif stratégique**Exécution du programme par élément**

8. Comme part du Programme total, l'élément « acquisition », couvrant le matériel et la sous-traitance, continue de représenter le plus gros volume d'activités, soit 67,9 % à eux deux pour la période 2022-2024, et sa mise en œuvre a connu une hausse significative de 148,3 % lors du dernier triennat. De plus, l'élément « personnel » représentant 29,8 % du programme total a connu une hausse de 9,2 % tandis

que l'élément « formation », correspondant à 1,3 %, a connu une hausse de 161,1 % en volume au cours de la même période.

Graphique 7 – Exécution du Programme par élément



9. Les principaux résultats attendus pour la période 2022 à 2024, par rapport aux triennats de 2019-2021 et 2016-2018, respectivement, comprenaient :

- a) le déploiement de 1 036 experts internationaux sur le terrain, qui ont mené des missions de consultation ou servi d'instructeurs ou de personnel exécutif, par rapport à 1 181 et 1 061 ;
- b) le recrutement de 2 099 experts nationaux pour des administrations de l'aviation civile, par rapport à 1 709 et 2 566 ;
- c) la formation dans les pays de 11 193 employés de l'aviation civile dans le cadre de cours de formation, d'ateliers et de séminaires nationaux et régionaux, par rapport à 21 119 et 17 714 ;
- d) la formation de 1 914 employés nationaux par les fournisseurs de matériel dans le cadre de contrats d'acquisition, comparé à 2 253 et 1 881 ;
- e) l'octroi de bourses dans le domaine de l'aviation à différents instituts de formation, dont ont bénéficié 2 748 employés nationaux au titre du Programme de bourses et du Programme de formation des pays en développement de l'OACI ainsi que du programme de formation et de bourse des Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)/Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), par rapport à 1 694 et 2 419 ;
- f) l'acquisition de matériel et de services majeurs d'aviation civile, pour une valeur totale de 201,8 millions USD, comparé à 92,2 millions USD et 217,3 millions USD.

Tableau 3 – Résultats attendus du Programme par élément

PROGRAMME DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DE MISE EN ŒUVRE						
	2022	2023	2024	TOTAL (2022-2024)	TOTAL (2019-2021)	TOTAL (2016-2018)
Experts internationaux sur le terrain	522	514	522	1 036	1 181	1 061
Experts nationaux	698	750	651	2 099	1 709	2 566
Nationaux formés dans le pays	3 945	1 329	5 919	11 193	21 119	17 714
Nationaux formés par le fournisseur	678	458	778	1 914	2 253	1 881
Bourses octroyées	810	1 063	875	2 748	1 694	2 419
Matériel et services	53,1 millions USD	76,5 millions USD	72,2 millions USD	201,8 millions USD	92,2 millions USD	217,3 millions USD

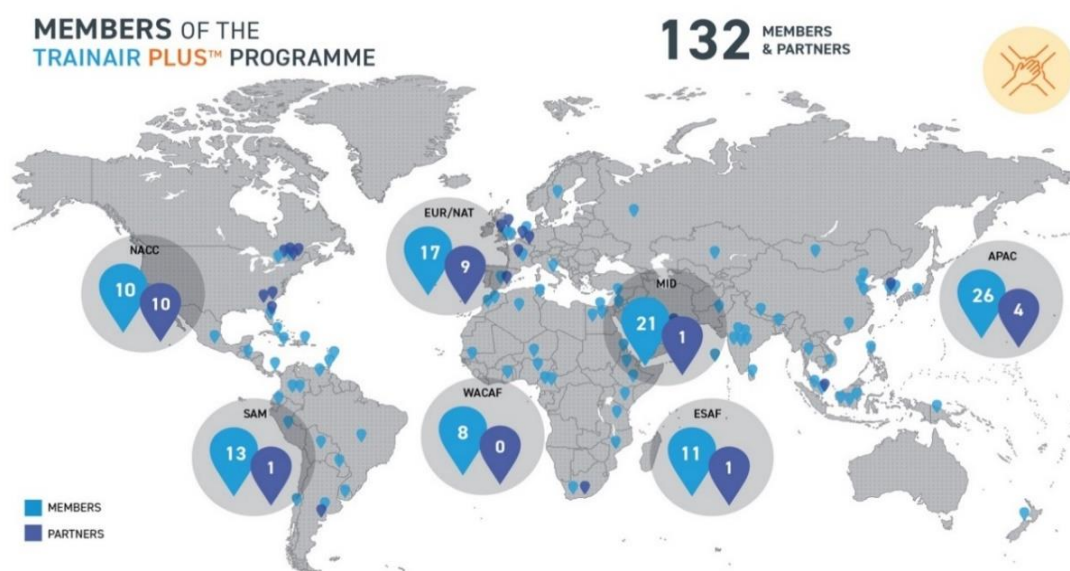
10. Les résultats détaillés des performances opérationnelles annuelles par élément sont présentés dans les rapports annuels du Conseil à l'intention de l'Assemblée.

FORMATION MONDIALE EN AVIATION

Composition du programme TRAINAIR PLUS

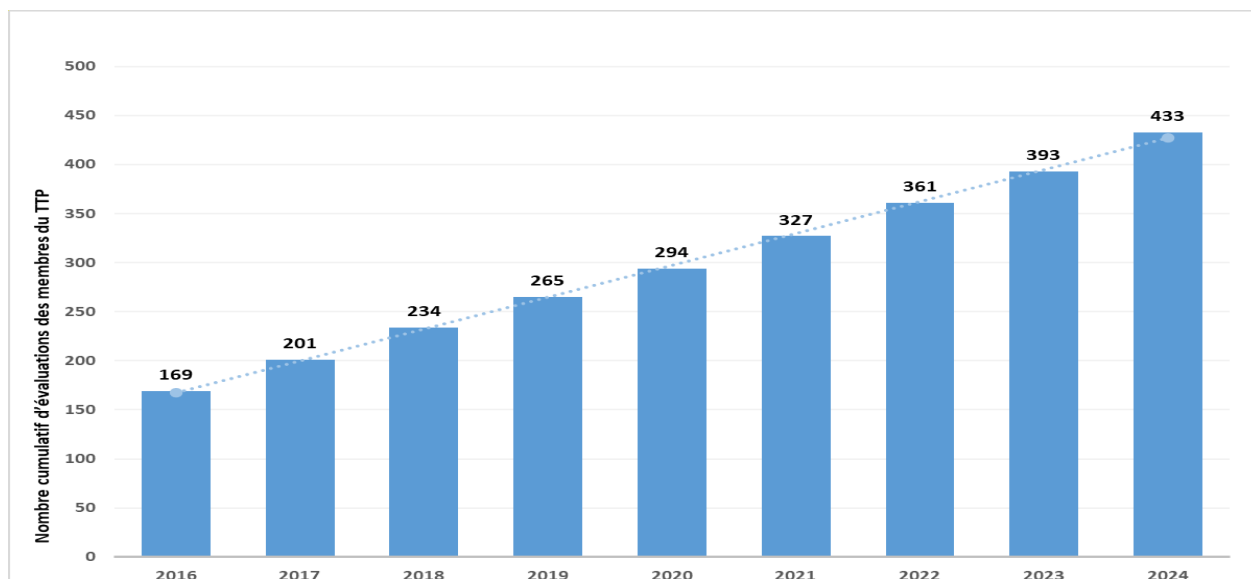
1. Au cours du triennat, sous la direction de la CDI, la section de la formation mondiale en aviation (GAT) a considérablement élargi le réseau du programme TRAINAIR PLUS (TPP), qui passera à la fin de 2024 à 106 membres et 26 partenaires contre 82 États membres. Une nouvelle catégorie a été créée, en collaboration avec le Conseil international des aéroports (ACI), partenaire du programme, pour reconnaître le savoir-faire des centres de formation spécialisés dans la formation aux aéroports, c'est-à-dire les aéroports membres du TPP.

Graphique 1 – Composition du programme TRAINAIR PLUS

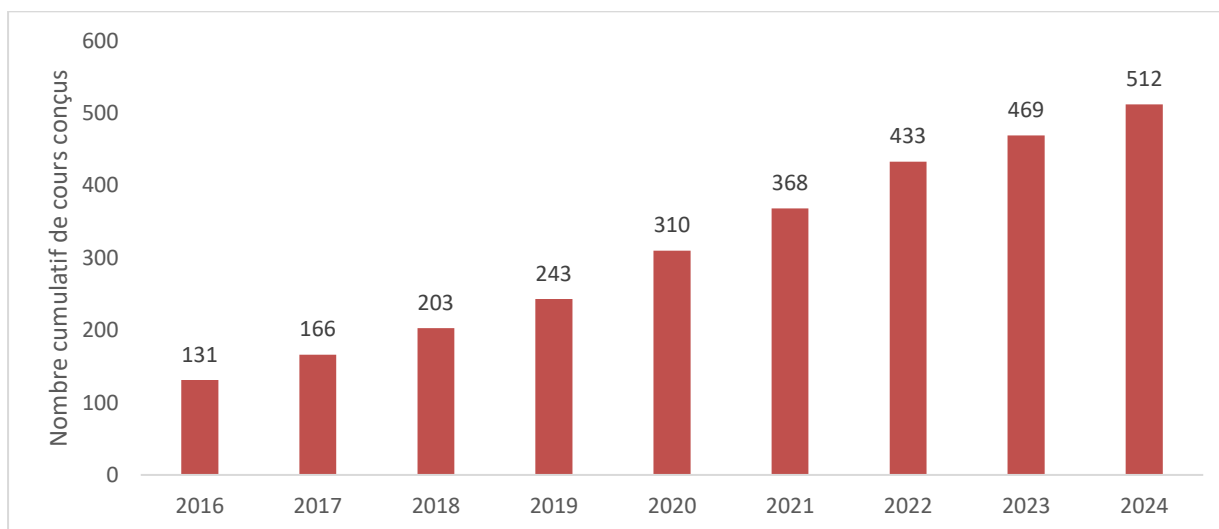


Évaluation des organismes de formation

2. Depuis 2016, la section GAT a évalué 433 organismes de formation pour valider d'abord leur admissibilité en tant que membres du TPP, puis pour s'assurer du respect continu des conditions d'adhésion. À l'heure actuelle, la section GAT évalue en moyenne 35 organismes de formation chaque année pour déterminer la capacité des membres du TPP à concevoir des mallettes pédagogiques harmonisées de l'OACI et d'en dispenser la formation.

Graphique 2 – Nombre cumulatif d'évaluations des membres du TTP**Conception de cours**

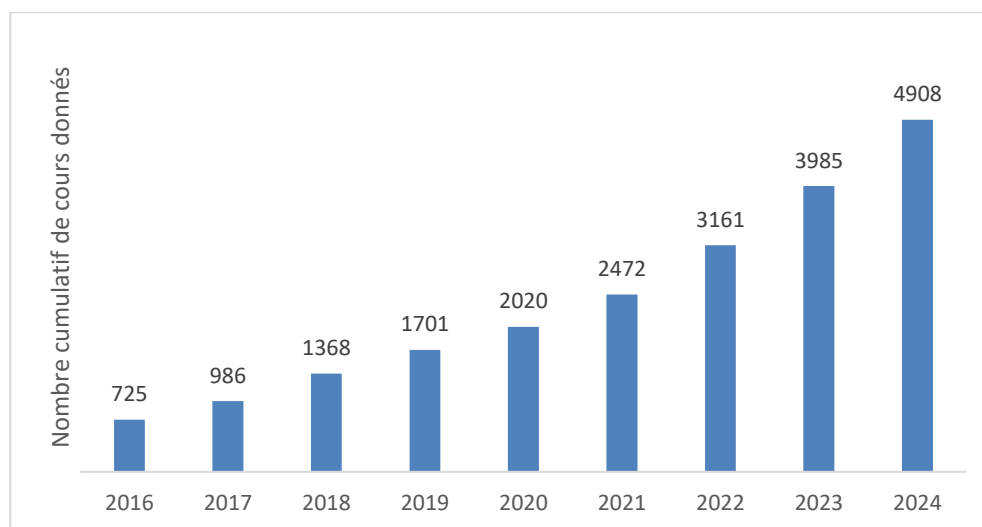
3. La mise en œuvre de cours de formation fondée sur les compétences contribue à la consolidation du renforcement des capacités des ressources humaines des États membres pour tous les objectifs stratégiques de l'OACI. Les directions et les bureaux régionaux de l'OACI, les membres du TPP, le secteur et les institutions académiques travaillent de concert avec la section GAT pour concevoir des nouveaux cours ou pour veiller à ce que les cours actuels soient examinés et reconnus par l'Organisation. Entre 2016 et 2024, un total de 512 mallettes pédagogiques normalisées de l'OACI ont été conçues et traduites dans au moins une des langues officielles de l'Organisation.

Graphique 3 – Conception de cours de l'OACI

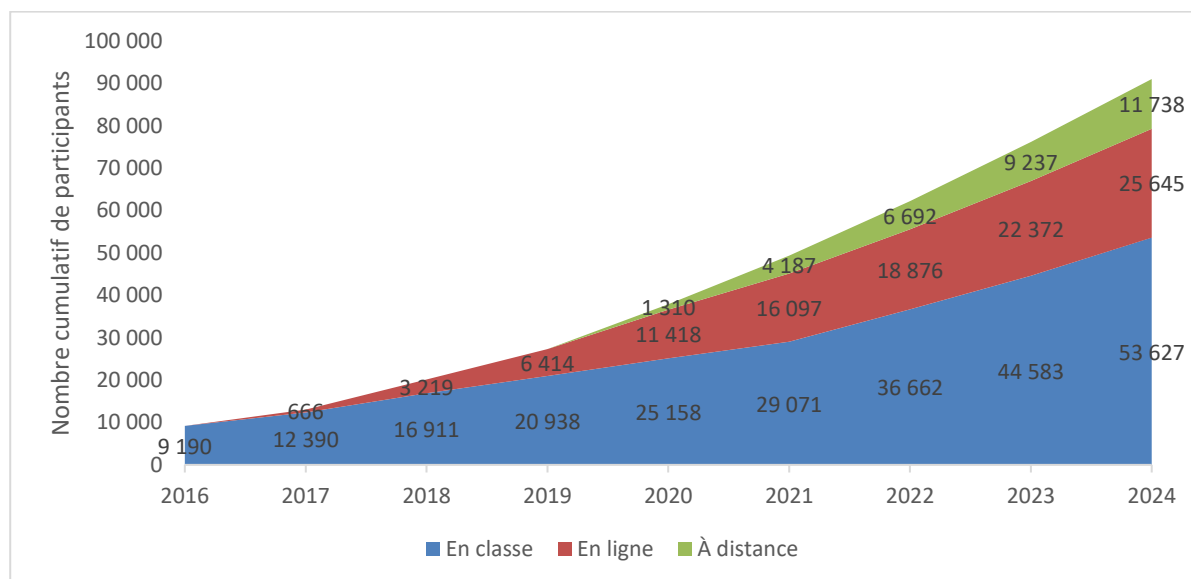
Quantité de cours donnés et nombre de participants

4. Le catalogue des cours de l'OACI comprend plus de 500 cours, dont plus de 50 formations autonomes. Depuis 2016, un total de 4 908 cours reconnus par l'OACI ont été dispensés dans le monde, et 91 010 personnes y ont assisté, comme le montrent les graphiques 4 et 5 ci-dessous.

Graphique 4 – Quantité de cours donnés



Graphique 5 – Nombre de participants



Bourses d'études et de perfectionnement

5. Entre 2016 et 2024, un total de 6 861 bourses d'études ont été attribuées par l'intermédiaire du Programme de bourses de formation dans le cadre des projets de la CDI, y compris le Programme de formation des pays en développement, qui est soutenu par des États donateurs, notamment l'Espagne,

l'Inde, l'Indonésie, le Mexique, le Panama, le Qatar, la République de Corée, Singapour, la Thaïlande, la Türkiye et l'Uruguay.

6. Au cours du triennat 2019-2021, la section GAT a achevé son premier projet de formation à la mobilisation des ressources destiné aux cadres supérieurs et intermédiaires des autorités de l'aviation civile. Ce projet a été financé par le Fonds d'assistance à la coopération Sud-Sud (SSCAF) de la Chine à hauteur de 2 millions USD. Dans le cadre de cette initiative, 865 participants de 124 États et de six organisations régionales ont reçu des bourses complètes pour assister à 38 sessions de formation offertes dans différents pays du monde entier. En outre, au cours de la période 2021-2023, un total de 1 402 bourses complètes ont été octroyées à des participants de 124 États membres pour assister au cours de formation sur les plans directeurs de l'aviation civile (CAMP), financé par le Fonds pour le développement mondial et la coopération Sud-Sud de la Chine (GDSSCF).

Tableau 1 – Nombre de bourses octroyées

Année/Période	Bourses octroyées
2016-2018	2 419
2019-2021	1 694
2022-2024	2 748
Total	6 861

Formation à la sûreté de l'aviation

7. Les activités de renforcement des capacités de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, dont la coordination est encadrée par le Programme de soutien à la mise en œuvre et de développement – Sûreté (ISD-SEC) de la Direction du transport aérien, fournissent une assistance et une formation ciblées, définies en fonction d'une évaluation des besoins, pour remédier aux lacunes recensées en matière de sûreté de l'aviation afin d'aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*. Les activités d'assistance soutiennent les objectifs de la deuxième édition du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep) (Doc 10118) adopté par le Conseil de l'OACI à sa 232^e session, le 10 juin 2024.

8. De 2016 à 2018, l'ISD-SEC a mené au total 110 activités de formation à la sûreté de l'aviation (combinant des cours, des ateliers et des sessions de certification des instructeurs) parrainées par l'OACI, par l'intermédiaire du réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC), auxquelles 1 566 spécialistes de la sûreté de l'aviation de 120 États membres ont participé. De 2019 à 2021, en réponse aux restrictions imposées en raison de la pandémie de COVID-19, des méthodes de formation à distance et en présentiel ont été appliquées, et 82 activités de formation ont été mises en œuvre, permettant ainsi la participation de 1 093 personnes de 100 États membres. De 2022 à 2024, 108 activités de formation parrainées par l'OACI ont été à nouveau offertes dans les deux modes, permettant ainsi à 1 629 spécialistes de la sûreté de l'aviation de 110 États membres d'y participer.

Tableau 2 – Nombre d'activités de formation à la sûreté de l'aviation et de participants

Année/Période	Nombre d'activités	Nombre de participants
2016-2018	110	1 566
2019-2021	82	1 093
2022-2024	108	1 629
Total	300	4 288

ACTIVITÉS DE MOBILISATION DES RESSOURCES

Personnel fourni à titre gracieux par donateur et objectif stratégique

1. Comme le montrent les tableaux 1 à 3 ci-dessous, entre 2019 et 2021, les contributions totales sous la forme de personnel fourni à titre gracieux à l'OACI ont diminué pour s'établir à 24,2 millions CAD, reflétant les contraintes temporaires qui pesaient sur certains États membres, des suites possibles de la pandémie de COVID-19. Les contributions ont remonté au cours de la période 2022-2024, pour se fixer à 31,4 millions CAD, ce qui témoigne d'un renouvellement des engagements et d'une mobilisation accrue. La Chine est demeurée le principal contributeur, son apport étant passé de 6,0 millions à 6,4 millions CAD. La contribution des États-Unis sous la forme de personnel fourni à titre gracieux a augmenté pour s'établir à 5,7 millions CAD pour la période 2022-2024, tandis que l'apport de la France s'est maintenu à environ 2,8 millions CAD pour les deux périodes.

2. En ce qui concerne l'incidence des contributions sur la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, le soutien à l'objectif « capacité et efficacité de la navigation aérienne » apporté par le personnel fourni à titre gracieux est passé de 8,1 millions à 11,1 millions CAD, grâce aux efforts de modernisation menés à l'échelle mondiale. Le financement aligné sur l'objectif de sécurité est passé à 11,4 millions CAD pour la période 2022-2024, ce qui reflète la priorité qui continue d'être donnée à ce domaine. En revanche, les contributions aux objectifs « sûreté » et « facilitation » ont diminué, passant de 2,2 millions à 1,6 million CAD, ce qui suggère une réaffectation des ressources vers d'autres nouvelles priorités. Pour la première fois, des contributions ont été enregistrées au titre de l'objectif « protection de l'environnement » et du nouvel objectif de transformation (1,4 million CAD et 0,4 million CAD, respectivement), ce qui souligne l'importance croissante accordée par l'OACI à la durabilité environnementale et à l'innovation. La période 2022-2024 a également été marquée par une participation accrue de petits États membres et d'acteurs non étatiques, ce qui a aidé à diversifier le vivier de personnel fourni à titre gracieux et à renforcer la participation régionale.

Tableau 1 – Personnel fourni à titre gracieux (2022-2024)

Personnel fourni à titre gracieux (2022-2024)							
(en milliers de CAD)							
	Sécurité	Capacité et efficacité de la navigation aérienne	Sûreté et Facilitation	Développement économique du transport aérien	Protection de l'environnement	Stratégies de soutien	Objectif de transformation
Personnel fourni à titre gracieux ⁽¹⁾							
Chine	793	3 922	8			1 725	
États-Unis	3 365	1 846				507	
Brésil	1 465	593		368	388	359	363
France	783	1 436			258	334	
Arabie saoudite	849	348	633			102	
Singapour	316	864			705		
Türkiye						928	
Ghana	27	836					
Corée						731	
Namibie	168	507					
<i>États - Autres</i>	2 180	678	932			605	
<i>Acteurs non étatiques - Autres</i>	1 434	79					
Total partiel - Autres ⁽²⁾	3 614	757	932			605	
Total partiel - Personnel fourni à titre gracieux	11 380	11 109	1 573	368	1 351	5 291	363
							31 435

(1) Les 10 contributions les plus élevées

(2) Tient compte des contributions du secteur privé, des organisations internationales, des ONG, etc.

Tableau 2 – Personnel fourni à titre gracieux (2019-2021)

Personnel fourni à titre gracieux (2019-2021) (en milliers de dollars CA)						
	Sécurité	Capacité et efficacité de la navigation aérienne	Sûreté et Facilitation	Développement économique du transport aérien	Stratégies de soutien	Total
Personnel fourni à titre gracieux ⁽¹⁾						
Chine	1 938	1 336	0	339	2 400	6 013
France	1 223	698	838	0	0	2 759
États-Unis	1 281	862	0	0	457	2 600
Singapour	1 104	1 054	0	0	402	2 560
Türkiye	247	758	0	374	0	1 379
Brésil	532	327	0	349	0	1 208
République de Corée	0	362	0	0	663	1 025
Japon	0	504	508	0	0	1 012
Arabie saoudite	71	116	264	0	40	491
République dominicaine	460	0	0	0	0	460
	0	0	0	0	0	
<i>États - Autres</i>	766	1 525	594	0	248	3 133
<i>Acteurs non étatiques - Autres ⁽²⁾</i>	928	578	0	18	0	1 524
Total partiel - Autres	1 694	2 103	594	18	248	4 657
Total partiel - Personnel fourni à titre gracieux	8 550	8 120	2 204	1 080	4 210	24 164

(1) Les 10 contributions les plus élevées

(2) Tient compte des contributions du secteur privé, des organisations internationales, des ONG, etc.

Tableau 3 – Personnel fourni à titre gracieux (2016-2018)

Personnel fourni à titre gracieux (2016-2018) (en milliers de CAD)								
	Sécurité	Capacité et efficacité de la navigation aérienne	Sûreté et Facilitation	Développement économique du transport aérien	Protection de l'environnement	Stratégies de soutien	Autres	Total
Personnel fourni à titre gracieux ⁽¹⁾								
Chine	3 303	1 720	909	1 799	324	1 905	1	9 961
France	1 371	512	884	10	17	0	0	2 794
Singapour	1 005	1 003	164	28	60	526	0	2 786
Türkiye	972	801	88	299	35	5	8	2 208
Corée	409	223	217	4	6	10	554	1 423
Malaisie	651	94	64	12	27	3	0	851
Nigéria	240	60	360	5	34	0	7	706
États-Unis	246	178	28	0	84	0	0	536
Pays-Bas	419	0	50	0	0	1	0	470
Royaume-Uni	371	45	39	0	0	0	0	455
Autres	2 790	1 606	4 101	86	536	735	106	9 960
Total partiel - Personnel fourni à titre gracieux								
	11 777	6 242	6 904	2 243	1 123	3 185	676	32 150

(1) Les 10 contributions les plus élevées

Contributions aux fonds volontaires de l'OACI par donateur

3. Comme le montre le tableau 4 ci-dessous, pour la période allant de 2016 à 2024, le total des contributions volontaires s'élève à 122,3 millions CAD. Les États-Unis et la Chine, qui représentent les principales sources de financement des fonds volontaires de l'OACI, ont versé 22,8 millions CAD et 17,8 millions CAD, respectivement. Ensemble, ces contributions correspondent à environ le tiers du total des contributions pour le triennat. Les autres sources de financement les plus importantes sont la Commission européenne (16,4 millions CAD), la République de Corée (5,9 millions CAD) et le Royaume-Uni (5,5 millions CAD). L'Arabie saoudite a versé une somme de 4,1 millions CAD pour l'ensemble des trois triennats, et son apport est demeuré constant. Outre ces partenaires de premier plan, les contributions proviennent d'un large éventail d'États membres, d'acteurs du secteur et d'organismes des Nations Unies. Cet élargissement du groupe de donateurs reflète les efforts efficaces de sensibilisation déployés par le Secrétariat de l'OACI, et a contribué à diversifier le panorama financier, tout en renforçant la participation aux fonds volontaires de l'OACI à l'échelle mondiale.

4. Pour la période 2022-2024, le montant total des contributions pour l'ensemble des fonds volontaires de l'OACI s'est élevé à 50,5 millions CAD, ce qui correspond à une augmentation de 49 % par rapport au triennat précédent (26,1 millions CAD) et de 10 % par rapport au triennat 2016-2018 (45,6 millions CAD). Pour la période 2022-2024, les contributions des États se sont élevées à 43,7 millions CAD (87 %) et celles provenant d'autres sources se sont chiffrées à 6,7 millions CAD (13 %). Les principaux contributeurs financiers aux Fonds volontaires pour la période triennale 2022-2024 ont été la France (11,4 millions CAD), les États-Unis (9,8 millions CAD), la Commission européenne (4,6 millions CAD), la Chine (4,0 millions CAD) et le Royaume-Uni (4,3 millions CAD).

Tableau 4 – Contributions volontaires reçues (2016-2024)

CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES REÇUES (2016-2024)

(en dollars canadiens)

Source de financement	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total général
ABIS	0	0	1 000	1 000
ACI	132 976	0	14 800	147 776
Aéroport international Incheon	0	0	17 000	17 000
Afrique du sud	73 337	26 230	79 274	178 841
Airbus	235 909	82 341	84 334	402 584
Albanie	0	17 103	0	17 103
Allemagne	197 977	133	0	198 110
Angola	36 878	0	0	36 878
Antigua-et-Barbuda	2 538	0	0	2 538
Arabie saoudite	1 352 355	1 408 961	1 374 296	4 135 612
Argentine	0	658	1 000	1 658
Aruba	7 530	0	0	7 530
ASECNA	11 749	9 608	1 000	22 357
ATNS	19 603	0	0	19 603
Australie	56 277	1 654	908 700	966 631
Autres	355 826	264 158	123 184	743 168

Source de financement	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total général
Autriche	0	0	102 146	102 146
Bahamas	7 372	0	0	7 372
Bahreïn	0	790	0	790
Bangladesh	0	0	16 178	16 178
Bélarus	0	1 276	0	1 276
Belgique	20 025	0	0	20 025
Belize	0	0	14 591	14 591
Bénin	33 940	0	13 204	47 144
Bhoutan	3 177	0	0	3 177
Boeing	269 464	813 060	805 043	1 887 567
Bolivie	16 487	0	0	16 487
Bombardier	3 642	0	0	3 642
Botswana	55 486	6 582	0	62 068
Brésil	9 579	50 540	6 523	66 642
Burkina Faso	19 436	0	0	19 436
Burundi	21 265	0	0	21 265
Cabo Verde	0	35 400	0	35 400
CAE	0	14 414	0	14 414
Cambodge	5 046	0	0	5 046
Cameroun	10 164	0	0	10 164
Canada	3 424 209	120 262	203 834	3 748 305
CEEAC/CEMAC PASTA	1 298 750	0	0	1 298 750
Chili	109 991	36 126	67 954	214 071
Chine	7 302 625	6 443 871	4 028 660	17 775 156
COCESNA	2 856	0	0	2 856
Colombie	4 812	52 511	22 027	79 350
Commission européenne	9 566 755	2 219 995	4 624 870	16 411 621
Comores	10 112	0	0	10 112
Congo	33 528	0	0	33 528
Côte d'Ivoire	15 547	0	1 985	17 532
Cuba	1 788	0	0	1 788
Danemark	19 868	0	7 733	27 601
EAC-CASSOA	0	0	29 926	29 926
EASA	20 865	0	0	20 865
Égypte	20 298	0	0	20 298
El Salvador	5 627	0	0	5 627
Émirats arabes unis	120 606	35 916	379 384	535 905
Équateur	19 248	602	0	19 850
Eswatini	0	4 172	0	4 172
États-Unis	6 160 219	6 888 857	9 757 942	22 807 018
Eurocontrol	0	0	10 966	10 966
FAA	6 607	0	0	6 607

Source de financement	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total général
Fédération de Russie	489 297	319 631	481 680	1 290 608
Fidji	2 457	0	11 554	14 011
Finlande	0	8 450	0	8 450
France	77 032	507 712	11 441 218	12 025 962
Frontex	0	0	5 154	5 154
Gabon	10 112	0	0	10 112
Gambie	10 344	0	0	10 344
GAP	5 961	0	0	5 961
Ghana	0	16 686	0	16 686
Grèce	0	0	2 843	2 843
Grenade	11 248	0	0	11 248
Groupe de travail aéronautique	124 320	0	0	124 320
Guatemala	1 496	0	0	1 496
Guinée équatoriale	332 382	0	5 000	337 382
Guinée-Bissau	10 112	0	0	10 112
Guyana	42 955	5 125	99 503	147 583
Hongrie	0	0	508 245	508 245
IADB	8 031	0	0	8 031
IATA	109 346	66 350	0	175 696
IAWA	11 250	0	0	11 250
IDAC	5 348	0	0	5 348
Inde	6 890	22 405	10 115	39 410
Indonésie	334 589	265 716	718 413	1 318 719
Iran, République islamique	24 033	0	0	24 033
Irlande	0	400	0	400
Italie	339 683	160 191	0	499 874
ITU	0	0	14 983	14 983
Jamaïque	2 906	2 265	13 330	18 501
Japon	404 391	769 313	1 807 934	2 981 638
Jeffrey Boolard	200	0	0	200
Jordanie	0	662	0	662
Kazakhstan	0	3 542	0	3 542
Kenya	22 865	0	3 748	26 613
Koweït	19 641	0	0	19 641
Liban	0	853	0	853
Libéria	0	0	12 406	12 406
Luxembourg	1 490	9 530	0	11 020
Madagascar	10 112	0	0	10 112
Malaisie	337 634	304 421	385 935	1 027 990
Maldives	16 780	0	0	16 780
Mali	10 112	0	0	10 112
Maroc	0	919	4 469	5 388

Source de financement	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total général
Maurice	66 232	40 816	0	107 048
Mauritanie	10 112	0	0	10 112
Mexique	904 671	1 368 994	1 571 043	3 844 708
Mongolie	4 944	17 977	0	22 921
Monténégro	0	0	10 216	10 216
Namibie	195 872	0	0	195 872
Népal	1 601	7 971	0	9 572
Niger	42 650	0	0	42 650
Nigéria	315 592	0	322 714	638 306
NORDICAO	0	0	100 000	100 000
Nouvelle-Zélande	6 457	790	0	7 247
OHCHR	0	29 767	0	29 767
Oman	405 679	0	43 830	449 509
OnCommunications Co Ltd	0	0	6 095	6 095
Ouganda	69 093	0	5 842	74 935
Pakistan	3 811	7 768	0	11 579
Panama	16 970	0	0	16 970
Paraguay	67 621	34 788	0	102 409
Pays-bas	719 630	0	1 104 721	1 824 351
Pérou	1 471	332	0	1 803
Philippines	11 310	6 140	0	17 450
Portugal	0	22 691	19 386	42 077
Qatar	1 050 121	163 390	734 608	1 948 119
République centrafricaine	10 112	0	0	10 112
République de Corée	2 154 758	1 463 658	2 313 642	5 932 058
République de Macédoine du nord	21 374	0	0	21 374
République démocratique du Congo (financement par la Banque mondiale)	2 609 984	0	0	2 609 984
République dominicaine	78 151	20 474	99 982	198 607
République unie de Tanzanie	0	0	1 040	1 040
Roumanie	0	57 510	0	57 510
Royaume-Uni	140 830	992 424	4 357 166	5 490 420
Rwanda	12 169	23 885	0	36 054
Saint-Kitts-et-Nevis	9 082	0	0	9 082
Saint-Martin	4 799	0	0	4 799
Sénégal	10 112	0	0	10 112
Serbie	0	5 368	0	5 368
Seychelles	53 621	3 979	0	57 600
Singapour	119 581	137 762	531 449	788 792
Slovénie	0	4 665	0	4 665
Suède	30 356	0	0	30 356
Suisse	44 868	27 725	43 762	116 355

Source de financement	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total général
Suriname	0	7 730	0	7 730
Tchad	10 112	0	0	10 112
Thaïlande	34 492	78 750	58 182	171 424
Timor-Leste	4 934	0	0	4 934
Togo	27 336	0	0	27 336
Transfert du projet ANB03701 (Fonds 5050) vers le fonds volontaire ENV	0	24 131	0	24 131
Transfert du projet RLA99901 pour financer l'atelier iStar	0	7 408	0	7 408
Trinité-et-Tobago	27 535	12 714	7 980	48 229
Tunisie	0	931	640	1 571
Ukraine	0	2 552	0	2 552
UNCCT	0	265 999	0	265 999
UNDP	19 950	0	0	19 950
UNDP-Aviation mondiale	2 177 963	0	0	2 177 963
Universal Weather & Aviation	8 687	0	0	8 687
Université Concordia	212 780	10 907	0	223 687
UNOCT	0	0	742 319	742 319
UNOCT & Autres	0	264 006	109 842	373 848
Venezuela	1 425	12 290	0	13 715
Vietnam	2 002	0	0	2 002
WFP	0	0	70 913	70 913
Zambie	40 971	0	27 973	68 944
Total général	45 647 187	26 125 681	50 507 429	122 280 296

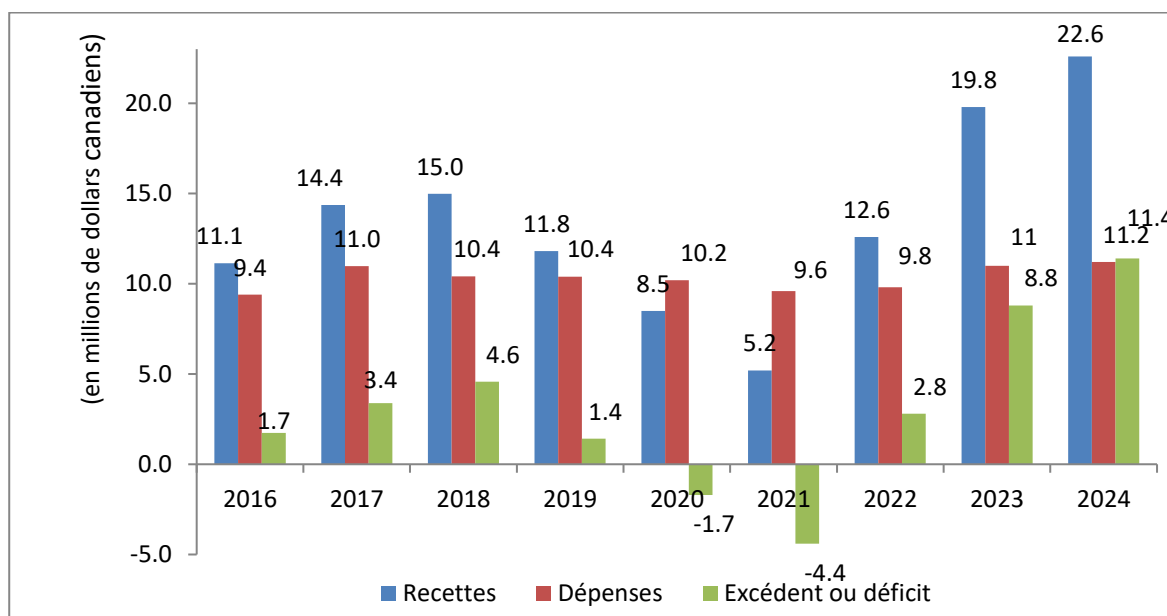
APPENDICE B

RECETTES ET DÉPENSES DU FONDS AOSC

1. Les frais administratifs perçus pour l'exécution de projets sur la base du principe du recouvrement des coûts sont gérés par le Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC), qui est utilisé pour couvrir les coûts totaux d'administration, de fonctionnement et de soutien du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre. Il couvre les dépenses au sein de la CDI, qui concernent en grande partie les coûts du personnel, ainsi que les dépenses du Programme ordinaire pour les services fournis à la direction CDI.

2. Compte tenu de la relance soutenue après la pandémie et de la hausse de l'exécution du Programme qui a une incidence sur le volume des coûts de soutien recouverts auprès des projets, les résultats des activités montrent que la santé financière du Fonds AOSC s'est considérablement améliorée au cours de la période triennale 2022-2024. Après plusieurs années consécutives de déficits à la fin des périodes triennales précédentes, les recettes ont dépassé les dépenses de 2,8 millions CAD, 8,8 millions CAD et 11,4 millions CAD en 2022, 2023 et 2024, respectivement. Au 31 décembre 2024, la réserve cumulée du Fonds AOSC s'élevait à 22,7 millions CAD⁵.

Graphique 1 – Recettes et dépenses du Fonds AOSC

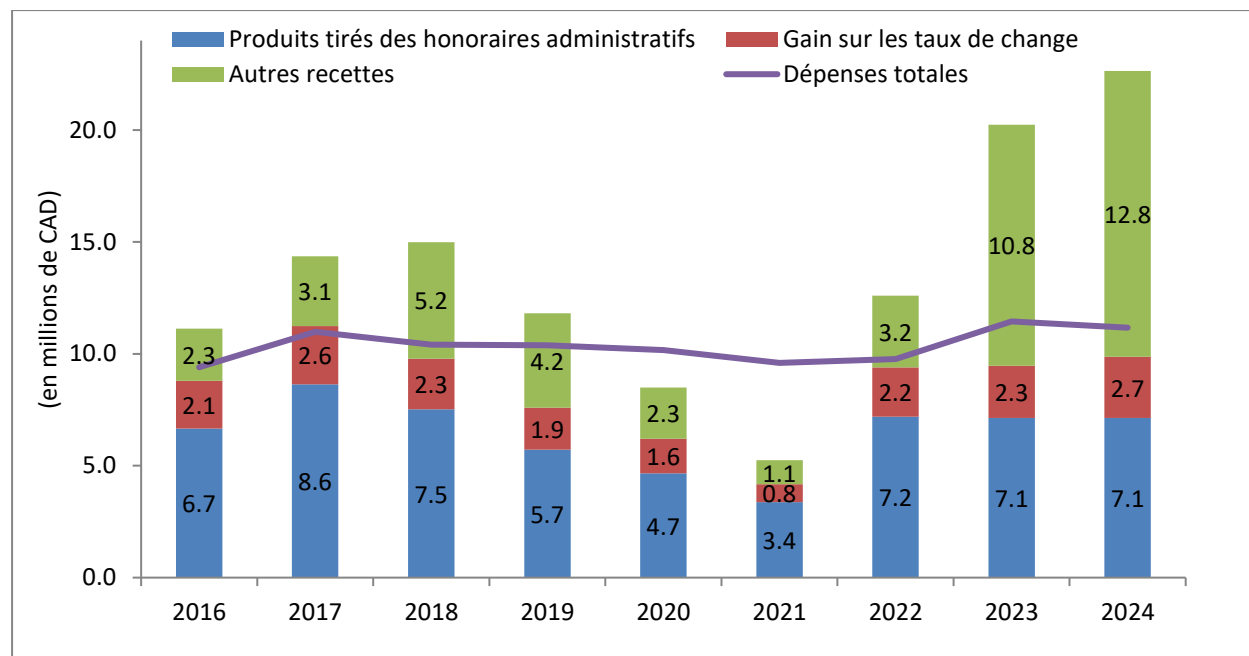


3. Alors que les coûts de soutien recouverts des projets à partir des frais administratifs ont historiquement représenté environ 90 % des recettes totales du Fonds AOSC, le ratio de répartition des recettes AOSC entre ses différentes sources de revenus, dans une année donnée, peut être influencé par de nombreux facteurs, tels que les fluctuations des taux de change, les soldes de trésorerie et les taux d'intérêt en vigueur. Comme le montre le graphique 2 ci-dessous, la vigueur relative du dollar des États-Unis, devise dans laquelle sont perçues les recettes AOSC, ainsi que les recettes provenant d'autres sources, telles que les intérêts d'investissement, les rabais des compagnies aériennes et d'autres revenus divers ont contribué,

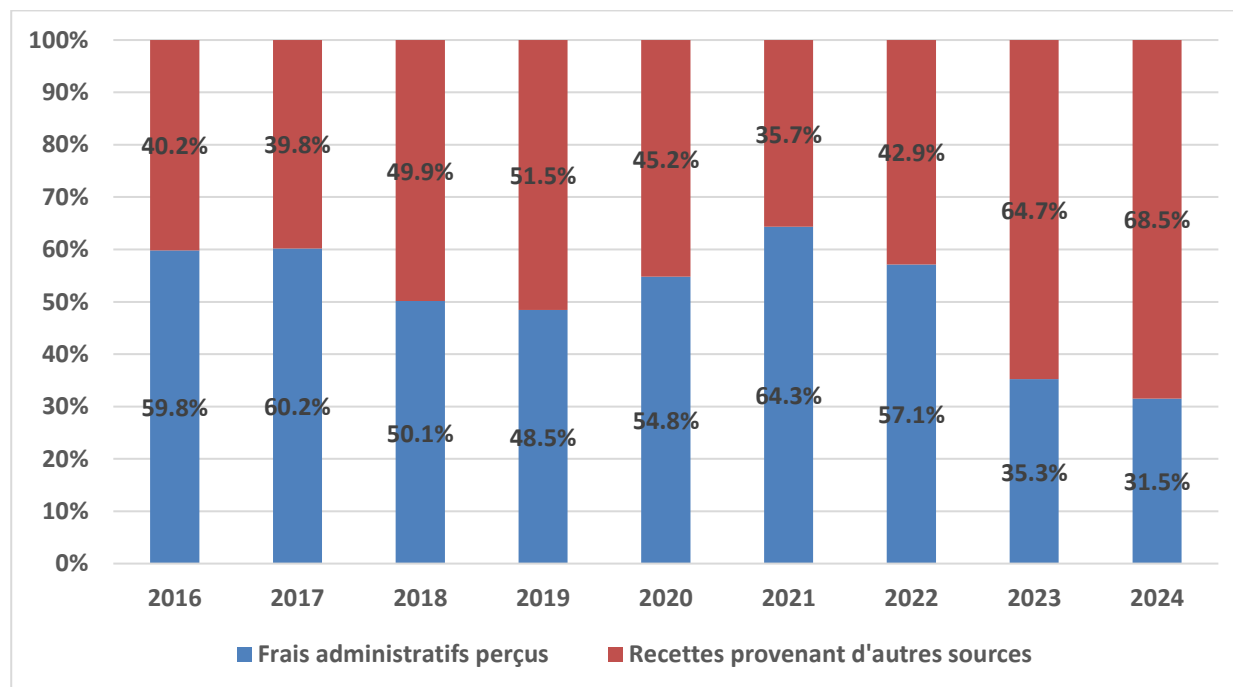
⁵ Le Fonds AOSC accumulé se compose de fonds excédentaires de réserve qui sont utilisés pour couvrir les déficits éventuels des activités du Programme, et pour payer, s'il y a lieu, les primes de licenciement du personnel.

dans une mesure croissante, aux résultats du Fonds AOSC au cours des trois derniers triennats. En proportion des recettes totales de l'AOSC présentées dans le graphique 3, ces autres sources de revenus ont régulièrement augmenté, passant d'un minimum de 35,7 % en 2021 à un maximum de 68,5 % en 2024.

Graphique 2 – Sources des recettes AOSC en CAD

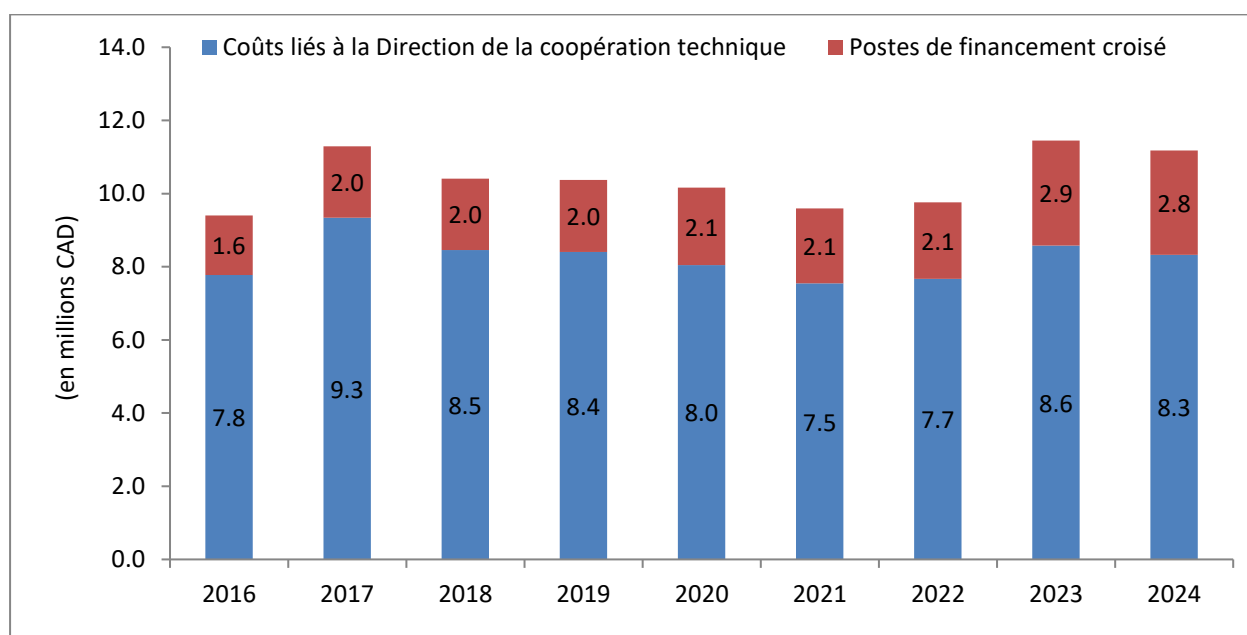


Graphique 3 – Sources des recettes AOSC en pourcentage



4. Les dépenses totales incluent les postes de financement croisé imputés au Fonds AOSC, qui s'élèvent à 7,8 millions CAD durant la période triennale 2022-2024. Ces coûts se composent des virements annuels de 1,2 million de CAD pour les services de soutien fournis par le Programme ordinaire à l'appui du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre dans le cadre de la politique de recouvrement des coûts de 2010⁶, ainsi que d'un financement supplémentaire pour les Service de gestion des achats et d'établissement des contrats, l'assurance qualité des bureaux régionaux, le Groupe des voyages et les coûts partagés pour les services du Bureau OACI de la déontologie, s'élevant en moyenne à 1,4 million CAD annuellement au cours de la période triennale. À l'inverse, les coûts annuels de 226 000 CAD engagés annuellement dans le budget ordinaire pour les services de voyage fournis par la direction CDI au Programme ordinaire, soit 0,7 million CAD en tout, ont été recouverts par le Fonds AOSC au cours de la période triennale, conformément à ladite politique.

Graphique 4 – Dépenses AOSC



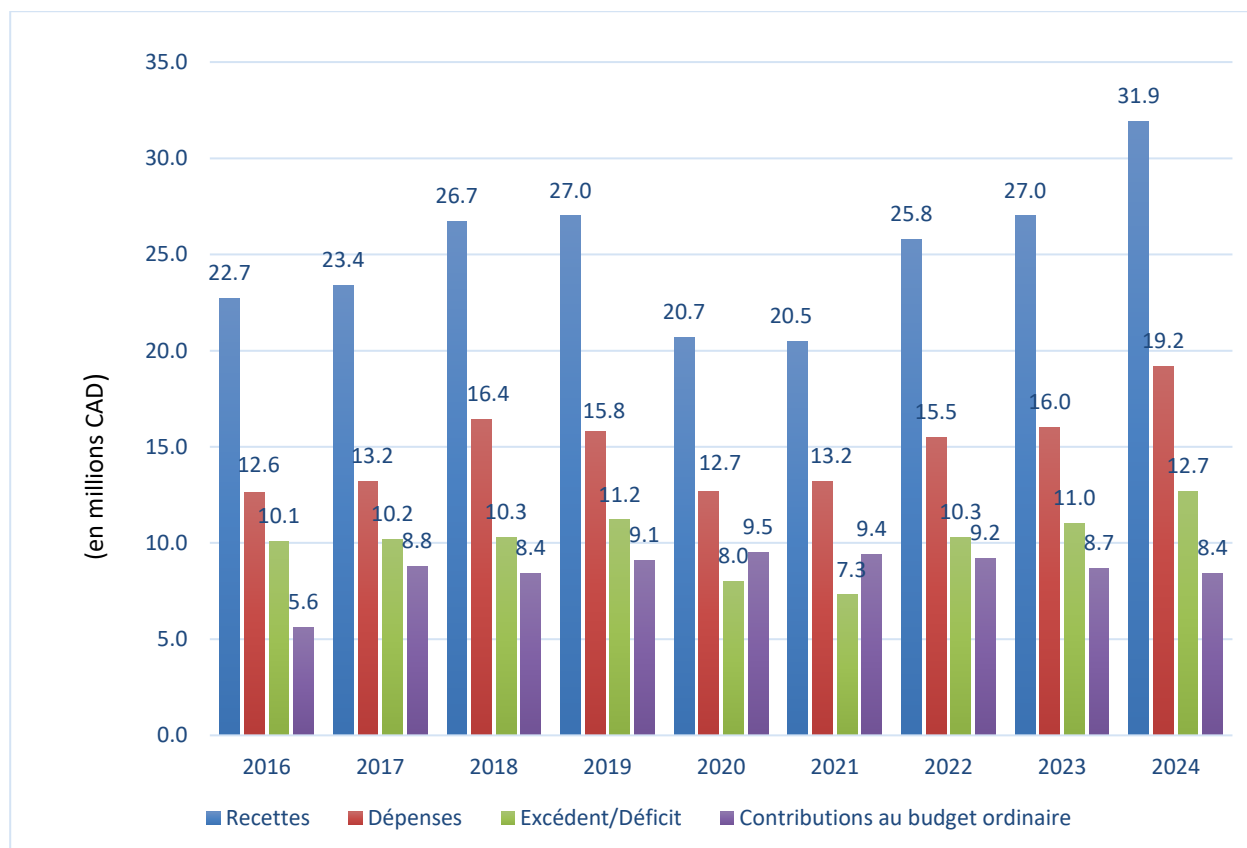
5. Un montant total de 8,3 millions CAD (2,8 millions CAD par an) sera recouvré du Fonds AOSC pour la période 2026-2028, comme indiqué dans le projet de budget triennal de l'OACI figurant dans la note A42-WP/19. Ce montant couvre les services administratifs, financiers, d'approvisionnement et de voyage fournis par le Programme ordinaire à la direction CDI, ainsi que l'appui des bureaux régionaux et les coûts partagés pour le Bureau de la déontologie et le médiateur.

⁶ Sur la base d'une enquête temporelle, la politique de recouvrement des coûts adoptée par le Conseil en 2010 a reconnu les coûts indirects encourus par le Programme ordinaire pour fournir des services de soutien à la direction CDI, ainsi que les coûts engagés par la CDI pour fournir des services d'acquisition et de voyages au Programme ordinaire. Un mécanisme permettant d'ajuster, le cas échéant, le montant à recouvrer auprès du Fonds AOSC a été approuvé par le Conseil en novembre 2013.

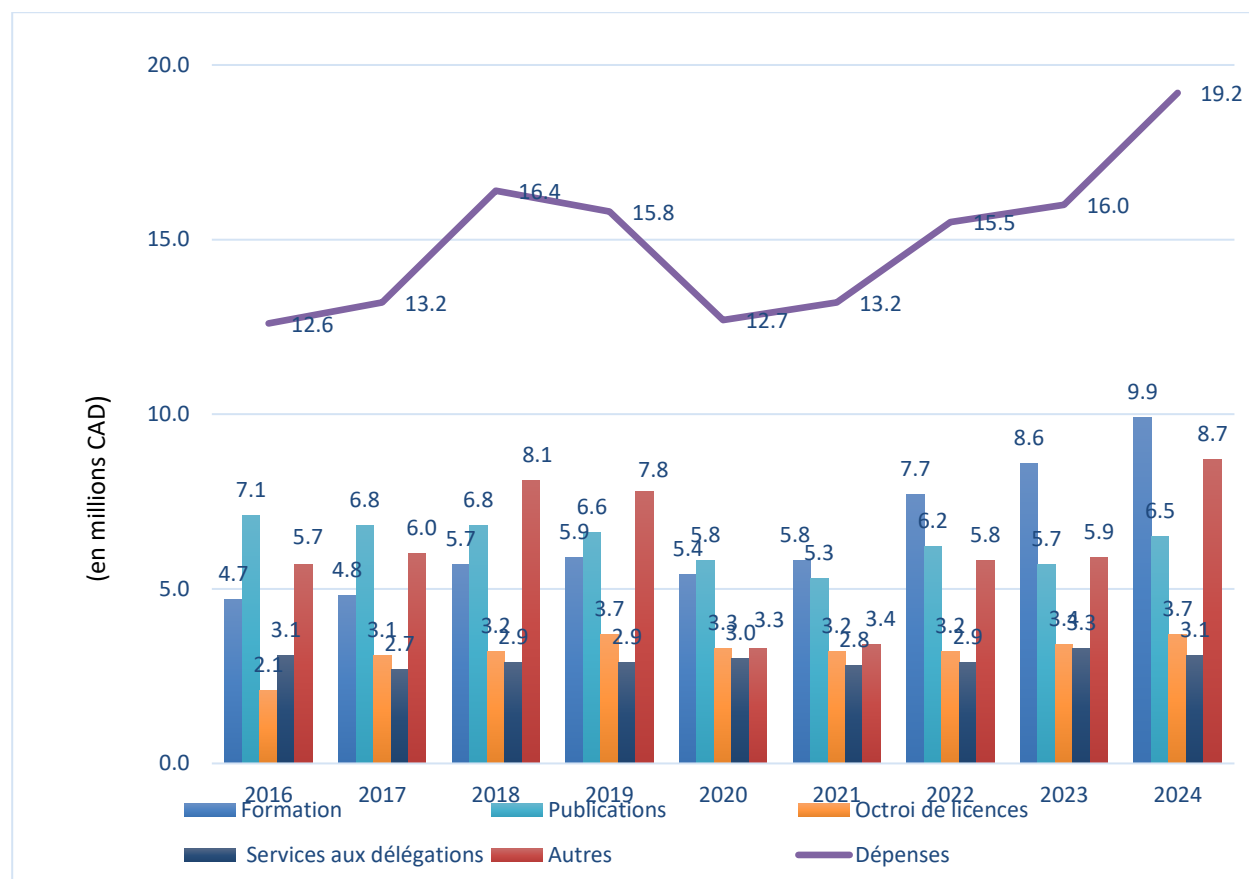
RECETTES ET DÉPENSES DU FONDS DE GÉNÉRATION DE PRODUITS AUXILIAIRES

1. Malgré les années de pandémie de 2020 et 2021 et la relance subséquente en 2022, le Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) a connu une croissance régulière et constante entre 2016 et 2024. Cette croissance est ancrée dans une plus grande maturité des principales gammes de produits, comme la formation et les produits de données, une efficacité opérationnelle améliorée dans la fourniture de services d'impression, les publications et les événements, et des mesures globales de maîtrise des dépenses. En conséquence, l'excédent net a augmenté, atteignant 12,7 millions CAD en 2024.

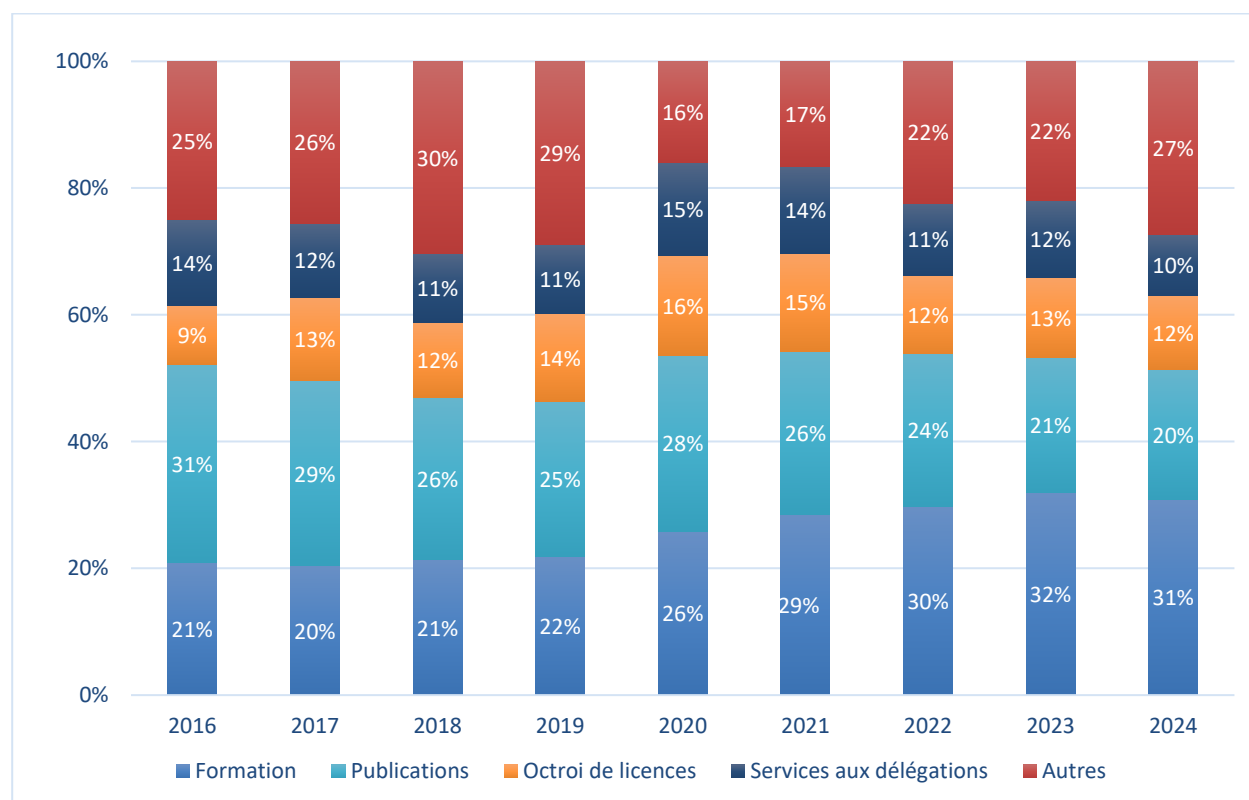
Graphique 1 – Recettes et dépenses du Fonds ARGF



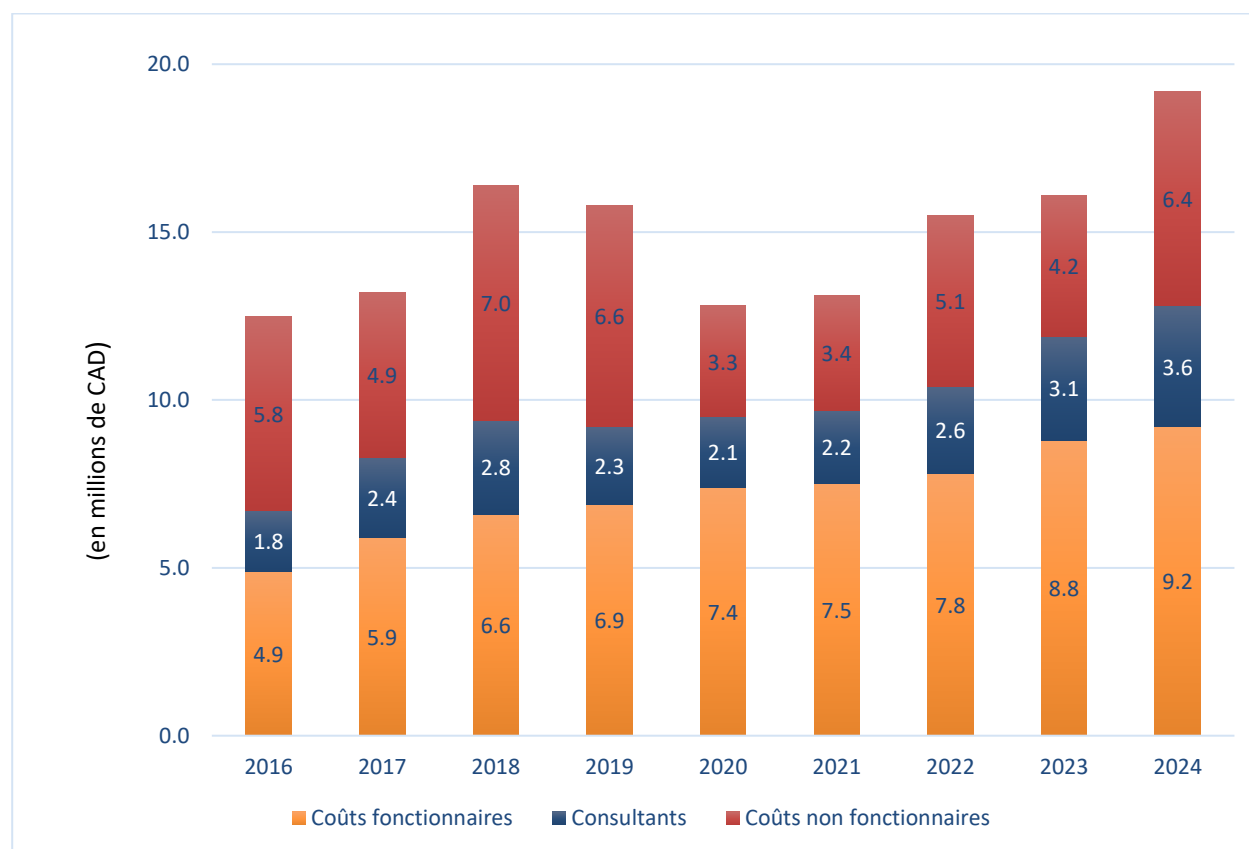
2. Le graphique 2 présente deux principales tendances. La première représente la baisse continue des ventes de publications, qui sont passées de 7,1 millions CAD en 2016 à 6,4 millions CAD en 2024. Cela ne tient pas compte des augmentations de prix, ce qui indique que les produits et les unités de publications ont tous deux diminué. La deuxième tendance met en évidence les secteurs où les produits ont augmenté. Il s'agit notamment d'événements, de produits de données et de formations. La hausse des « autres produits » en 2024 est principalement attribuable aux produits des événements, qui ont enregistré une bonne performance, atteignant près de 5,0 millions CAD. L'effet net de ces variables montre que l'ARGF est plus que capable de compenser la baisse des ventes de publications dans d'autres secteurs d'activité pour engranger des produits plus importants au fil du temps.

Graphique 2 – Sources des recettes ARGF en CAD

Graphique 3 – Sources des recettes ARGF en pourcentage



3. Du point de vue des dépenses, comme le montre le graphique 4, les dépenses de personnel sont le principal moteur de l'augmentation des dépenses de l'ARGF. Ces coûts plus élevés sont nécessaires pour soutenir la croissance des recettes et continuer à promouvoir la marque OACI grâce à un portefeuille diversifié Vente et commercialisation. De plus, les investissements dans la technologie et l'automatisation, comme le projet de bibliothèque électronique et ICAO TV, ont contribué à l'amélioration de l'efficacité. Malgré ces dépenses accrues, l'ARGF a atteint et dépassé les cibles d'excédent de 2016 à 2024.

Graphique 4 – Dépenses ARGF

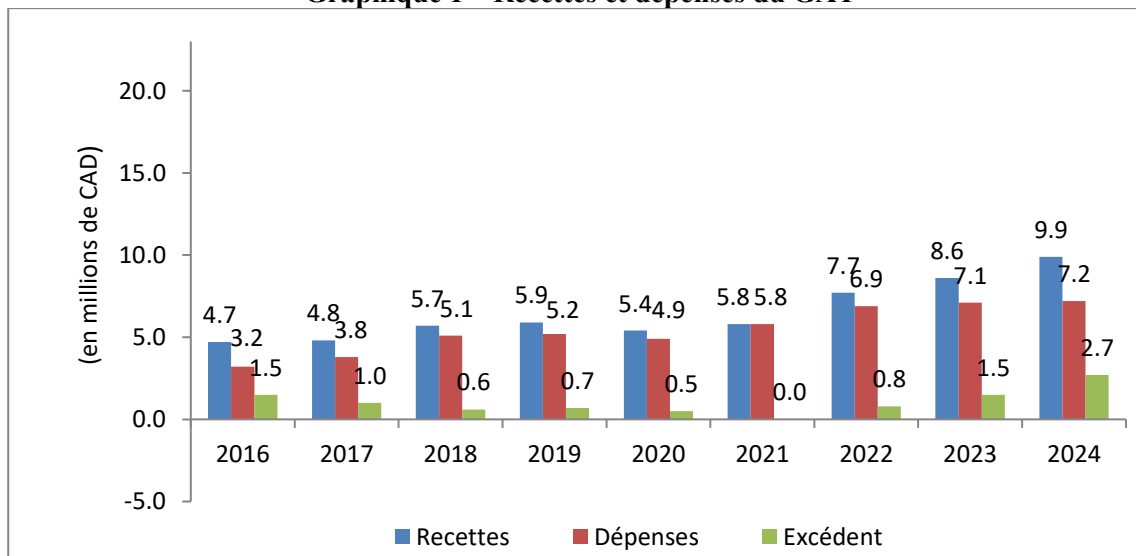
RECETTES ET DÉPENSES DE LA FORMATION MONDIALE EN AVIATION

1. En raison de l'écllosion de la pandémie de COVID-19, la Section GAT a été confrontée à d'importants problèmes opérationnels et financiers qui ont eu une incidence sur son autosuffisance entre 2019 et 2021. À partir de mars 2020, la demande de formation en classe a chuté d'environ 90 %, entraînant l'élaboration et la mise en œuvre urgentes d'un plan exhaustif d'atténuation des risques. Ce plan visait à opérer une transition rapide des cours en classe vers un modèle d'enseignement virtuel et à élaborer et déployer un large éventail de cours pour aider les États membres durant la pandémie et la phase de reprise qui a suivi. En dépit de ces difficultés, le GAT a été en mesure de recouvrer ses coûts au cours de la période triennale.

2. Au sein du Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF), les revenus du GAT ont augmenté de façon constante, passant de 4,7 millions CAD en 2016 à 9,9 millions CAD en 2024. Les plus fortes hausses ont eu lieu en 2022 (7,7 millions CAD) et en 2023 (8,6 millions CAD), ce qui reflète un relèvement dynamique après la pandémie. La stratégie de gestion des recettes du GAT comporte une combinaison de diffusion de cours, de partenariats et d'activités de génération de produits auxiliaires. Les dépenses ont également augmenté au fil des ans, passant de 3,2 millions CAD en 2016 à 7,2 millions CAD en 2024, sous l'effet de l'augmentation des activités et de l'élargissement du portefeuille de formation. Les dépenses ont notamment culminé à 5,8 millions CAD en 2021, ce qui coïncide avec le point culminant de la pandémie. Cependant, au cours de la période post-pandémique (2022-2024), le GAT a géré efficacement ses dépenses, contribuant ainsi à une augmentation des recettes et à un excédent. La stratégie de gestion des dépenses du GAT repose sur une combinaison de mécanismes de recouvrement des coûts, de budgétisation détaillée, d'analyses régulières du rendement financier et de plans d'atténuation des risques. Ces efforts ont permis au GAT de poursuivre ses activités, d'accroître les revenus et de maintenir une bonne santé financière.

3. L'excédent a fluctué au fil des ans, ayant connu une forte chute à zéro en 2021. Cependant, il est reparti en forte hausse en 2023 (1,5 million CAD) et en 2024 (2,7 millions CAD), ce qui indique une tendance positive en termes de santé financière. La performance financière globale du GAT témoigne de sa résilience et d'un relèvement réussi après la pandémie. La hausse constante des produits et le recouvrement des excédents annuels au cours des dernières années mettent en évidence l'adaptation efficace du GAT à l'évolution de l'environnement opérationnel.

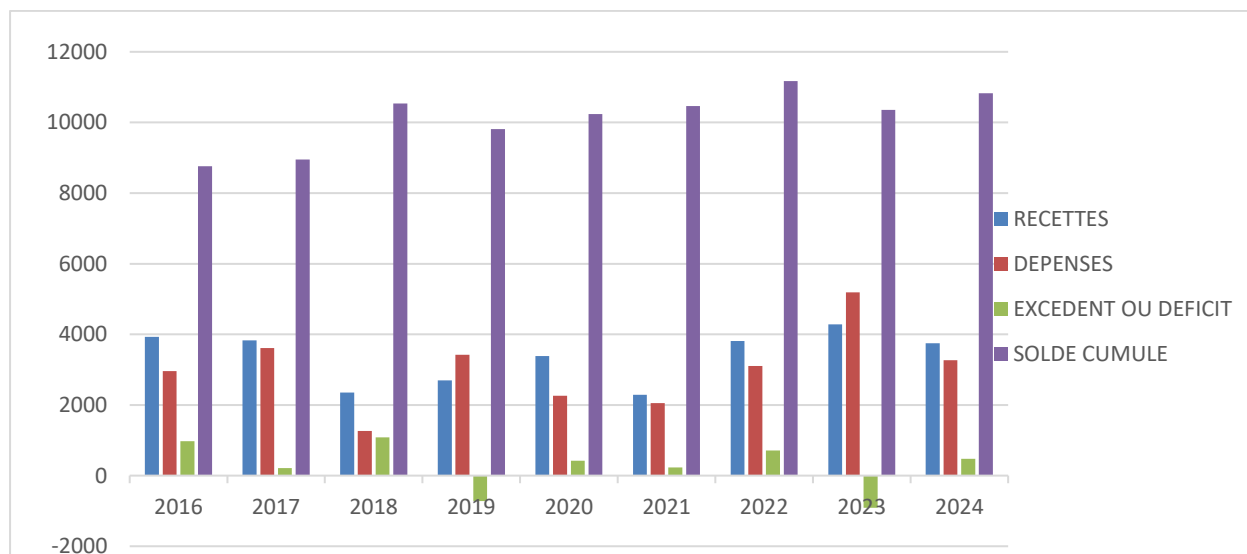
Graphique 1 – Recettes et dépenses du GAT



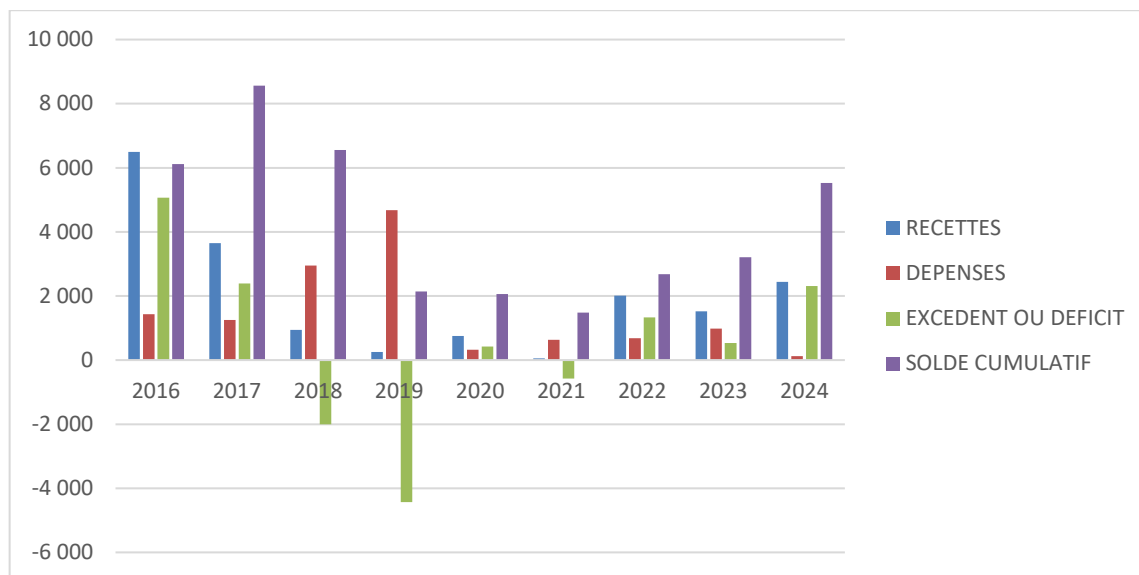
MOBILISATION DES RESSOURCES DE L'OACI – FONDS DE CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES

1. Les graphiques 1 à 6 illustrent les performances financières des Fonds de contributions volontaires de l'OACI de 2016 à 2024 et montrent une augmentation constante des recettes annuelles correspondant à l'expansion des activités de programme et soutenue par une augmentation proportionnelle des dépenses. Bien que des déficits temporaires et des difficultés de mise en œuvre aient été rencontrés pendant la pandémie de COVID, celles-ci ont été rapidement compensées par la croissance ultérieure des produits. Tout au long de la période, une mobilisation stratégique des ressources et une bonne gestion budgétaire ont permis de maintenir un solde cumulé positif de manière constante, soulignant la capacité des fonds à répondre à des besoins opérationnels croissants sans sous-utilisation ni suraccumulation importante de ressources.

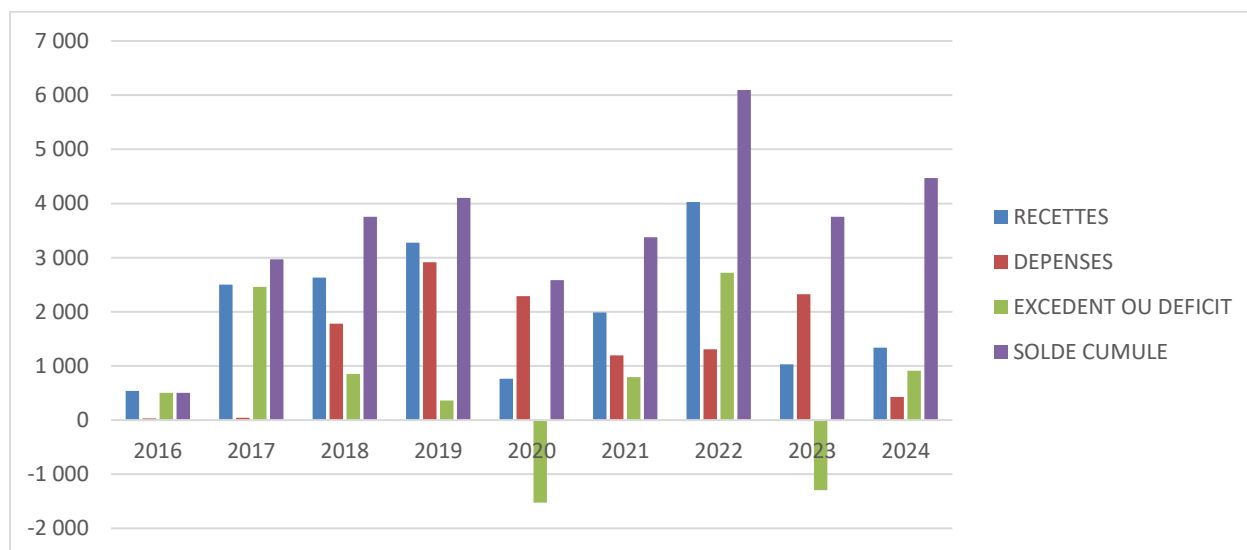
Graphique 1 - Fonds AVSEC/FAL

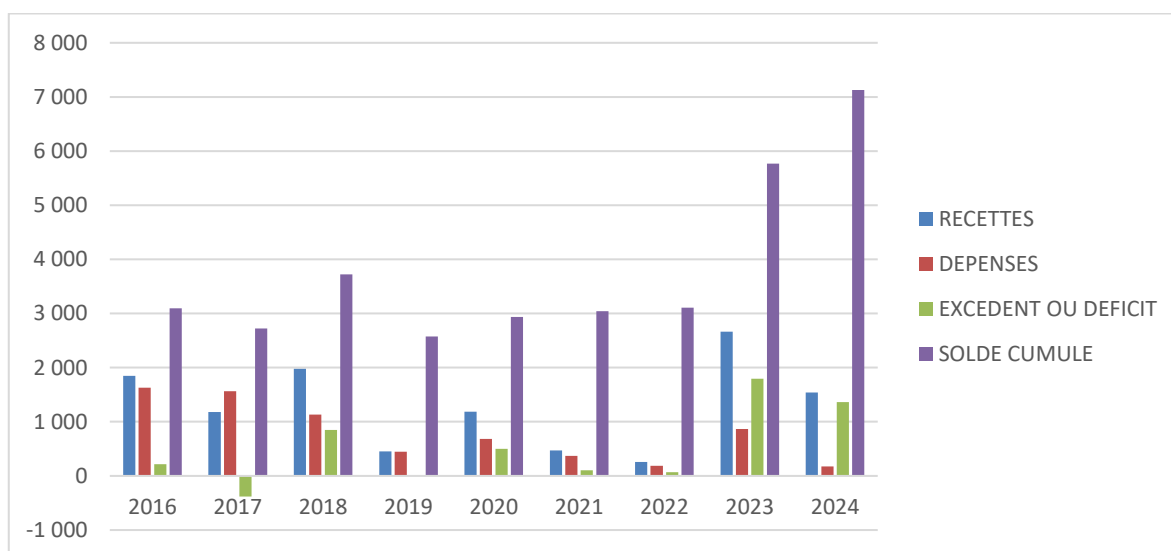
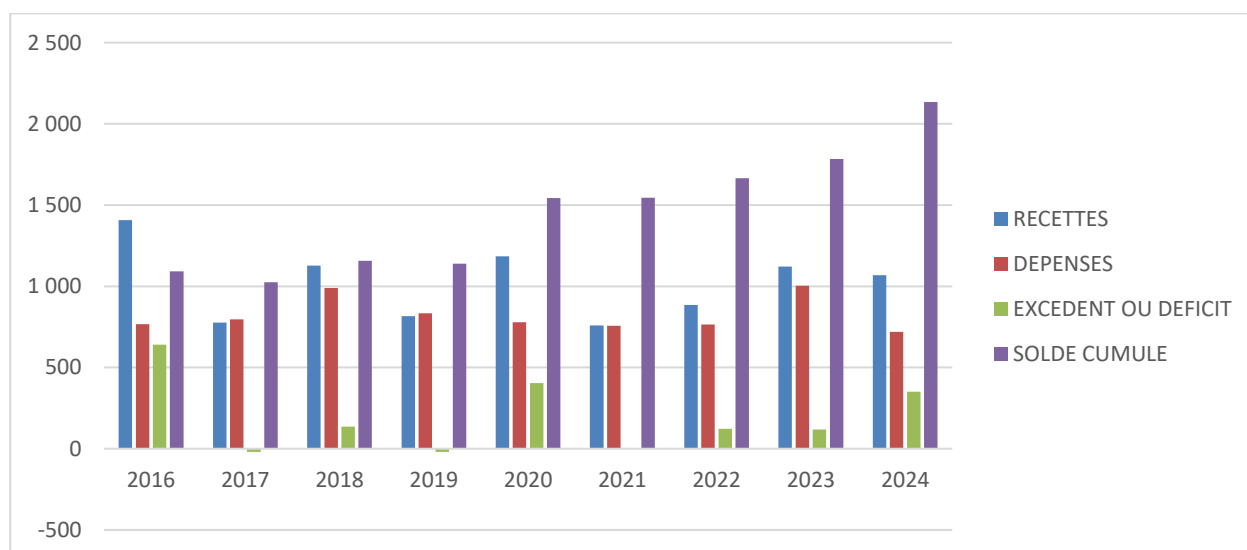


Graphique 2 – Fonds pour l'environnement

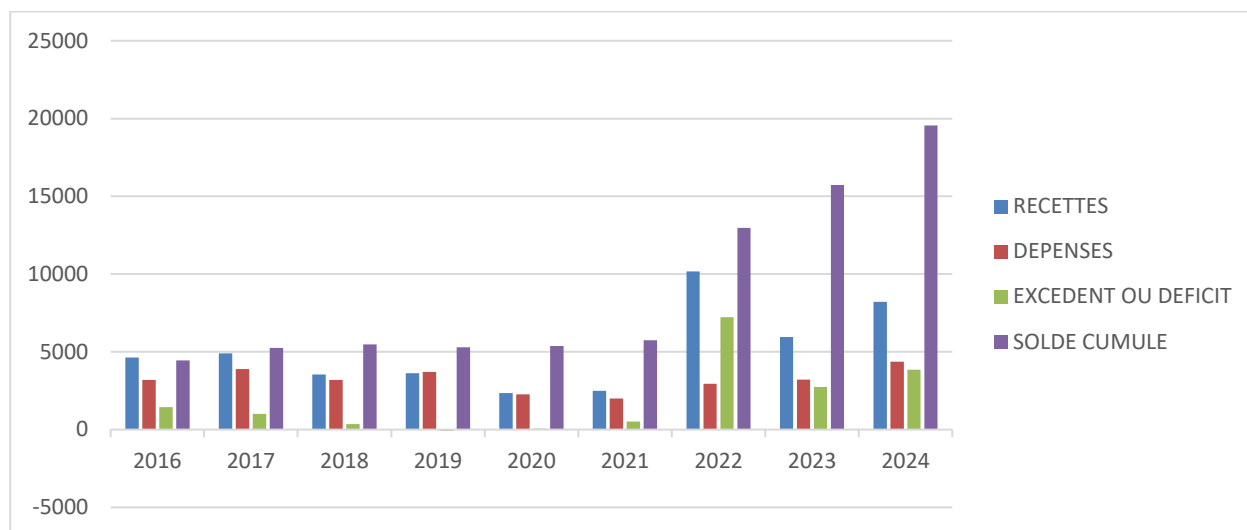


Graphique 3 – Fonds de mobilisation de ressources



Graphique 4 – Fonds pour la sécurité**Graphique 5 - Fonds des bureaux régionaux auxiliaires**

Graphique 6 – Autres fonds



APPENDICE C

A42-xx : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre fournis par l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que de nouvelles politiques ont été approuvées par le Conseil en matière de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, qui ont remplacé la politique d'assistance technique entérinée par la 38^e session de l'Assemblée,

Considérant que l'« Assistance technique » consiste en toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le budget ordinaire et/ou des fonds volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une direction ou un bureau quelconque selon la nature et la durée du projet,

Considérant que la « Coopération technique » consiste en tout projet demandé et financé par des 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 recouvrés,

Considérant que l'Assemblée a approuvé la nouvelle *Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI*, dans le but de renforcer et d'harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre au sein de l'Organisation ;

Considérant que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre sont fournis par l'OACI aux États contractants dans le cadre de l'approche d'*unité d'action de l'OACI*, garantissant que les produits, les services et les activités sont mis au point, déployés et fournis en mettant l'accent sur la pertinence, la cohérence, l'efficacité et l'efficacité.

Reconnaissant qu'un programme commun de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre par l'OACI contribuera à consolider davantage les activités de l'Organisation en la matière afin de mieux répondre aux besoins des États contractants ;

Reconnaissant que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre fournis par l'OACI aux États contractants sont essentiels pour atteindre l'objectif stratégique « *Aucun pays laissé de côté* », tel qu'il figure dans le Plan stratégique à long terme de l'Organisation.

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de ~~coopération technique et d'assistance technique~~ de l'OACI en matière de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, telles qu'elles existent à la clôture de la 41^e 42^e session de l'Assemblée ;

2. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-24/A41-25.

APPENDICE A

Programmes OACI de coopération technique et d'assistance technique de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que la croissance et le perfectionnement de l'aviation civile peuvent contribuer grandement au développement économique des États,

Considérant que l'aviation civile est importante pour le progrès technique, économique, social et culturel de tous les pays, et particulièrement des pays en développement, ainsi que pour leur coopération à l'échelon sous-régional, régional et mondial,

Considérant que l'OACI peut aider les États à développer leur aviation civile, tout en travaillant à atteindre ses propres objectifs stratégiques,

Considérant que la résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social des Nations Unies du 15 août 1949, approuvée par l'Assemblée générale dans sa résolution du 16 novembre 1949 et ratifiée par l'Assemblée de l'OACI dans sa résolution A4-20, chargeait toutes les organisations du système des Nations Unies de participer pleinement au Programme élargi d'assistance technique pour le développement économique, et que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile, a commencé à réaliser des projets de coopération technique et d'assistance technique en 1951 avec des fonds provenant du compte spécial des Nations Unies pour l'assistance technique, créé au titre de la résolution ci-dessus,

Considérant qu'en raison des déficits importants enregistrés de 1983 à 1995, il a fallu définir une nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ainsi qu'une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction de la coopération technique de l'OACI,

Considérant que la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ratifiée par l'Assemblée à sa 31^e session et fondée sur la mise en place progressive du concept de personnel essentiel, sur l'intégration de la Direction de la coopération technique à la structure de l'Organisation et sur la création d'un mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, ainsi que sur la nouvelle structure organisationnelle appliquée à la Direction de la coopération technique dans les années 1990, a réduit les coûts de façon significative et amélioré sensiblement la situation financière des programmes de coopération technique et d'assistance technique,

Considérant que les objectifs de cette nouvelle politique ont mis l'accent sur l'importance des programmes de coopération technique et d'assistance technique dans la mise en œuvre au niveau mondial des normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ainsi que sur le développement de l'infrastructure et des ressources humaines de l'aviation civile des États en développement qui ont besoin de la coopération technique ou de l'assistance technique de l'OACI,

Considérant que la normalisation et le contrôle de la mise en œuvre des SARP demeurent des fonctions importantes de l'Organisation et que l'accent a été mis sur le rôle de l'OACI en vue de la mise en œuvre et du soutien des États contractants,

Considérant que le Conseil a approuvé le réalignement de l'assistance technique et de la coopération technique en tant que nouvelle orientation stratégique à mettre en œuvre dans le cadre de l'approche d'Unité d'action de l'OACI,

Considérant que la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de **renforcement des capacités et de** soutien à la mise en œuvre, et à faire en sorte que le soutien fourni aux États dans tous les domaines de l'aviation civile soit à la fois pertinent, efficace et cohérent en termes de contenu et de prestation, quelle que soit la source d'assistance ou le mécanisme de financement associé,

Considérant que la résolution A35-21 a encouragé le Conseil et le Secrétaire général à adopter une structure et un mécanisme qui fassent une place à des méthodes à orientation commerciale pour permettre des partenariats productifs avec des partenaires de financement et avec les États bénéficiaires,

Considérant que la résolution A39-23 invitait instamment les États membres, l'industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l'OACI, et à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l'OACI, évitant ainsi le chevauchement des efforts,

~~*Considérant* que le Conseil est convenu qu'il fallait accroître la souplesse de fonctionnement de la Direction de la coopération technique en maintenant une supervision et un contrôle appropriés des activités de coopération technique et d'assistance technique,~~

Considérant que **la coopération technique est le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre** **constituent** un domaine dynamique et complexe dans un environnement technologique en évolution rapide qui a un impact sur les besoins des États et les intérêts des partenaires de développement, nécessitant d'innover pour relever efficacement les défis inhérents, améliorer la qualité des résultats attendus, accroître la capacité et l'efficacité, garantir une plus grande fiabilité dans la conformité aux SARP et renforcer la compétitivité sur le marché mondial de l'aviation,

Considérant que le Conseil a approuvé une nouvelle stratégie et un nouveau modèle économique pour la Direction de la coopération technique visant à améliorer les services fournis en partenariat avec les autres directions de l'OACI et les bureaux régionaux et à offrir une plus grande valeur ajoutée aux États et aux entités non étatiques bénéficiaires,

Considérant que l'Organisation a réorienté ses efforts vers la construction d'une identité de marque plus forte et plus cohérente, centrée sur sa mission et ses services fondamentaux, et que le Secrétaire général a ainsi approuvé le changement de nom de la Direction de la coopération technique en Direction du **renforcement des capacités et de la mise en œuvre**, témoignant ainsi de l'engagement de l'Organisation à renforcer les capacités aéronautiques, englobant l'ensemble **des services et du soutien de l'OACI**, dans le but de mieux répondre aux besoins de ses États contractants,

Considérant que le Conseil est convenu qu'il fallait accroître la souplesse de fonctionnement de la Direction **du renforcement des capacités et de la mise en œuvre** en maintenant une supervision et un contrôle appropriés,

Considérant que toutes les activités de ~~coopération technique~~ **renforcement des capacités** de l'Organisation restent basées sur le principe du recouvrement des coûts et que des mesures continuent d'être prises pour réduire au minimum les coûts administratifs et opérationnels dans la mesure du possible,

Considérant que les revenus ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, ainsi que du Fonds connexe pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat et au-delà ne peuvent être estimés avec précision et peuvent varier sensiblement en fonction de divers facteurs qui échappent au contrôle de l'OACI,

Considérant que le volume du Programme de ~~coopération technique~~ renforcement des capacités et de mise en œuvre a considérablement ~~diminué~~ baissé au cours du précédent triennat ~~actuel~~ et que la situation financière du Fonds AOSC s'est considérablement détériorée, ~~en raison de~~ sous l'effet conjugué de la portée l'incidence sans précédent de la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien,

Considérant que durant la période triennale actuelle la durabilité des investissements dans le renforcement des capacités et le développement des infrastructures s'est accrue, contribuant ainsi à la reprise progressive des activités du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre aux niveaux d'avant la pandémie et à la réalisation de solides performances financières ;

Considérant que le Conseil a adopté une politique ~~sur le~~ de recouvrement des coûts pour réduire au minimum les subventions croisées entre le budget ordinaire et les sources de financement extra-budgétaires au moyen d'une ~~concernant la répartition~~ allocation des frais plus adéquate, tout en conservant une certaine compétitivité ~~entre le budget ordinaire et le Fonds AOSC pour des services fournis par le programme ordinaire à la Direction de la coopération technique et pour des services fournis par la Direction de la coopération technique au programme ordinaire,~~

~~Programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre

1. *Reconnaît* l'importance ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre pour ~~la réalisation des~~ faire avancer les objectifs stratégiques, les catalyseurs hautement prioritaires et les grandes priorités de l'Organisation, en réaffirmant qu'aucun pays ne doit être laissé de côté dans le développement de l'aviation, tout en contribuant à la réalisation des objectifs de développement durable pertinent de l'Organisation des Nations Unies ;
2. *Réaffirme* que ~~les programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, exécuté dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, constituent 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 politiques, des SARP, des PANS, des plans mondiaux, des plans d'aviation régionaux et nationaux, ~~des PANS et des éléments indicatifs sur les programmes de coopération et d'assistance technique~~ de l'OACI, ainsi que pour le perfectionnement et la modernisation de l'infrastructure et le renforcement des capacités et la formation des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile ;
3. *Réaffirme* que la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI peut fournir une assistance sur mesure aux États dans le domaine de l'aviation civile, au profit de l'ensemble des intervenants de l'aviation civile internationale.
4. *Reconnaît* le rôle central de son programme de formation mondiale en aviation comme vecteur de renforcement des compétences des professionnels de l'aviation du monde entier en garantissant

aux États l'accès à une formation normalisée, de haute qualité et ciblée, à l'appui de la mise en œuvre des SARP de l'OACI, et en renforçant leurs systèmes d'aviation civile ;

35. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer ~~les programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI, au niveau du siège, des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à l'Organisation de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets ;

4. ~~*Réaffirme* que la Direction de 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 au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale ;~~

56. *Réaffirme* que le renforcement de la coopération et l'amélioration de la coordination ~~de la coopération technique et de l'assistance technique de l'OACI~~ des programmes, des projets et des activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre doivent passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions afin d'éviter le double emploi et les chevauchements ;

6. ~~*Approuve* la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, et reconnaît qu'un programme commun de soutien à la mise en œuvre de l'OACI renforcera davantage les activités de soutien à la mise en œuvre de l'Organisation pour mieux répondre aux besoins des États membres ;~~

7. *Demande* au Secrétaire général, compte tenu de la spécialisation, des qualifications et de l'expertise, des ressources financières et humaines limitées, de la séparation des tâches et du mandat des entités organisationnelles respectives au sein du Secrétariat, d'optimiser l'affectation des ressources et la répartition des rôles et des responsabilités en ce qui concerne ~~les programmes, les projets et les activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre ;~~

8. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et, en dernier recours, en sollicitant l'appui du budget ~~du programme~~ ordinaire ;

9. *Demande* au Secrétaire général de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de ~~coopération technique et d'assistance technique ;~~

10. *Réaffirme* que les coûts recouverts par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction ~~de la coopération technique~~ du renforcement des capacités et de mise en œuvre doivent être directement et exclusivement liés aux activités des projets en vue de maintenir au minimum les frais de soutien administratif ;

L'OACI, institution spécialisée reconnue pour l'aviation civile

11. *Rappelle* aux États contractants, lorsqu'ils examineront le développement ou le renforcement des infrastructures de leur aviation civile, d'envisager les avantages que représente le recours

au Programme de ~~coopération technique~~ renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI pour leurs projets d'aviation civile ;

12. *Demande* au Secrétaire général de continuer à sensibiliser les États, les acteurs de l'industrie et du secteur privé, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les Nations Unies aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre et le financement de projets de renforcement des capacités et de développement des infrastructures dans le domaine de l'aviation civile ;

13. *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 dans les domaines de la coopération technique et de l'assistance technique, et *prie* le Secrétaire général de poursuivre ses démarches auprès de ces entités ainsi qu'auprès des États bénéficiaires potentiels, afin que des fonds soient affectés au développement de l'aviation civile, l'OACI jouant le rôle d'agent d'exécution ;

14. *Recommande* aux États qui reçoivent de l'aide bilatérale ou sous l'égide de gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours ~~aux programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI pour appuyer la mise en œuvre de leurs programmes en matière d'aviation civile ;

Élargissement des activités de ~~coopération technique et d'assistance technique~~ renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre menées par l'OACI

15. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la viabilité financière de la Direction ~~de la coopération technique~~, du renforcement des capacités et de la mise en œuvre il est nécessaire d'établir des mécanismes souples facilitant la coopération avec les bénéficiaires potentiels sur les nouveaux projets de développement de l'aviation civile et les partenariats avec les États, les donateurs et les autres parties prenantes pour les possibilités de mobilisation des ressources, et *invite* le Secrétaire général à définir des mécanismes permettant à l'OACI de participer à des appels d'offres pour le développement de l'aviation civile lancés par des organisations donatrices, des banques de développement et des institutions financières internationales, conformément aux meilleures pratiques du système des Nations Unies, et à réglementer la manière dont l'OACI peut travailler avec l'industrie en tenant compte des modèles existants utilisés par d'autres entités de l'aviation civile internationale, tout en veillant à ce que des contrôles adéquats soient en place et que la bonne réputation de l'OACI soit maintenue ;

16. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de ~~coopération technique et de l'assistance technique~~ d'activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les objectifs stratégiques de l'OACI, et que la coopération et l'assistance fournies par l'OACI devraient englober, entre autres, les activités qui étaient traditionnellement du ressort des administrations nationales de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, l'État restant néanmoins responsable, vu la Convention de Chicago, de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI et *demande* au Secrétaire général d'aviser les autorités d'aviation civile compétentes des aspects techniques des projets dès le début des négociations avec les entités non étatiques ;

17. *Réaffirme* que l'OACI devrait, sur demande, élargir la fourniture de produits et de services ~~de coopération technique et d'assistance technique~~ de renforcement des capacités et de soutien à

la mise en œuvre aux entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'aviation civile visant à améliorer la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, la protection de l'environnement et le développement du transport aérien international et charge le Secrétaire général d'examiner au cas par cas les demandes de coopération et d'assistance adressées à l'OACI par ces entités ~~dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique~~, en tenant particulièrement compte de la conformité des projets avec les SARP de l'OACI et, s'il y a lieu, avec les politiques et les règlements nationaux pertinents promulgués par l'État bénéficiaire ;

18. *Prie* le Secrétaire général de ~~continuer de~~ prendre des mesures coordonnées et soutenues visant à assurer le réalignement progressif de l'assistance technique et de la coopération technique afin que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre fonctionnent de manière cohérente et harmonisée, et *soutient et encourage* l'élaboration de solutions nouvelles et novatrices pour les projets et activités de ~~renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre~~ dans le cadre d'une approche renforcée d'Unité d'action de l'OACI pour la réalisation de plus grandes synergies ;

19. *Encourage* l'utilisation de systèmes et d'outils pour renforcer la planification, le développement et la gestion ~~du renforcement des capacités et du soutien à la mise en œuvre~~ et *prie* le Secrétaire général de prévoir les moyens nécessaires pour permettre la mise à disposition de ces technologies et ainsi mieux soutenir les États membres ;

~~Accords-cadres de coopération technique et d'assistance technique~~

20. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de ~~ses programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ son Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, utilisera les accords de fonds d'affectation spéciale (FAS), les accords de services de gestion (ASG), le Service des achats d'aviation civile (CAPS) et d'autres accords-cadres et arrangements de financement comme il conviendra pour coopérer avec les parties prenantes qui mettent en œuvre des projets d'aviation civile et les assister autant que possible ;

21. *Constate avec satisfaction* que certains États prennent l'initiative d'utiliser davantage ces arrangements pour obtenir ~~une coopération technique et une assistance technique~~ des produits et des services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre dans le domaine de l'aviation civile.

APPENDICE B

Financement des programmes, des projets et des activités ~~de coopération technique et d'assistance technique~~ renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que de nombreux États contractants de l'OACI ne disposent pas des fonds nécessaires à un développement efficace et cohérent de leur infrastructure d'aviation civile et de leurs ressources humaines, et afin de rectifier les carences constatées,

Considérant que les fonds disponibles pour ~~le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre~~ dans le domaine de l'aviation civile sont insuffisants pour répondre aux besoins de l'aviation civile, surtout dans les pays en développement,

Considérant que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre de l'OACI sont financés par le budget ordinaire de l'Organisation, les fonds volontaires de l'OACI et les contributions en nature, les mécanismes de recouvrement des coûts, la génération de produits et, par le biais d'accords de collaboration et de mobilisation de ressources et d'experts, en se rapprochant de partenaires potentiels, conformément à la *Politique de l'OACI sur les interactions avec les parties externes* ;

Considérant que le Programme de ~~coopération technique~~ renforcement des capacités et de mise en œuvre est financé, à quelques exceptions près, par les pays en développement qui allouent des fonds à leurs propres projets,

~~*Considérant* que le Programme d'assistance technique est financé par les fonds volontaires de l'OACI et le budget ordinaire de l'Organisation,~~

Considérant que les administrations de l'aviation civile des pays les moins avancés (PMA), des pays en développement sans littoral (PDSL) et des petits États insulaires en développement (PEID) sont, en particulier, celles qui nécessitent le plus de soutien, tout en devant parallèlement faire surtout appel aux institutions financières et de l'industrie pour financer leurs projets de coopération technique,

Considérant que le PNUD dirige essentiellement ses fonds vers des secteurs du développement autres que l'aviation civile et que sa contribution financière aux activités de l'aviation civile a considérablement baissé au point de représenter moins de 1 % ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI, mais que le PNUD continue de fournir à l'OACI un soutien administratif au niveau des pays,

Considérant que l'évolution rapide de la technologie dans le domaine de l'aviation civile impose aux États en voie de développement des dépenses importantes au titre des installations et services aéronautiques au sol nécessaires pour suivre cette évolution, et continue d'accroître leurs besoins de formation de personnel aéronautique national au-delà de leurs ressources financières et leurs moyens d'enseignement,

Considérant que l'Assemblée a introduit le Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour des projets de coopération technique et d'assistance technique identifiés selon les besoins afin d'appuyer la mise en œuvre des SARP et des installations et services énoncés dans les plans de navigation aérienne, ainsi que la mise en œuvre des recommandations découlant d'audits de l'OACI et les mesures visant à corriger des carences constatées,

Considérant que le Conseil a établi d'autres fonds d'affectation spéciale thématiques et à donateurs multiples dans le but d'aider les États membres à renforcer l'aviation civile,

Considérant que les partenariats et la mise en commun des ressources sont indispensables pour obtenir un financement durable et prévisible ~~du soutien technique~~ pour le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre et éviter les doubles emplois,

Considérant que les institutions de financement attendent de ceux qui réalisent les projets qu'elles financent une exécution rapide et efficace, ainsi qu'une information détaillée et en temps réel sur les activités et les finances des projets,

Considérant que le Conseil a approuvé la Politique de mobilisation des ressources de l'OACI visant à rationaliser le cadre de gestion des fonds volontaires de l'OACI, en vue d'améliorer les efforts de mobilisation des ressources.

1. *Demande* aux institutions de financement, aux États donateurs et aux autres partenaires du développement, notamment l'industrie et le secteur privé, d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur du transport aérien des pays en développement et *demande* au Président du Conseil, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec l'Organisation des Nations Unies, notamment avec le PNUD, afin que celle-ci augmente sa contribution aux projets et aux programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI ;
2. *Appelle l'attention* des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de l'aviation civile et, en tant que telle, reconnue par les Nations Unies comme l'autorité experte en matière de ~~coopération technique et d'assistance technique~~ *renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre* pour les pays en développement en ce qui concerne les projets d'aviation civile ;
3. *Prie instamment* les États contractants qui participent aux sources de financement d'appeler l'attention de leurs représentants auprès de ces organisations sur l'intérêt que présente une coopération et une assistance aux projets d'aviation civile, notamment lorsque ces projets sont nécessaires pour l'établissement d'une infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique d'un pays ;
4. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile *en favorisant une mise en avant à tous les niveaux du rôle critique de l'aviation dans le développement national, de manière à attirer l'investissement et le réinvestissement dans le secteur de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent une coopération et une assistance extérieure à cette fin, de préciser aux institutions de financement, au niveau gouvernemental approprié, qu'ils désirent que l'OACI soit associée comme agent d'exécution aux projets d'aviation civile qui pourraient être financés ;*
5. *Encourage* les pays en développement à se procurer, à toutes les sources appropriées, les fonds nécessaires au développement de leur secteur de l'aviation civile, afin de compléter les fonds disponibles dans les budgets nationaux, auprès des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement, de manière à faire progresser ce développement le plus rapidement possible ;
6. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront ~~aux programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ *au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre d'étendre leurs services d'aider les États plus efficacement intéressant 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, le du développement économique et de la protection durabilité de l'environnement, en s'assurant qu'aucun pays n'est laissé de côté ; reconnaît en outre qu'une telle contribution fera avancer contribuant ainsi davantage à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et prendra en compte les nouveaux besoins, possibilités et défis, en particulier, à en facilitant la mise en œuvre de politiques globalement harmonisées, de SARP, de cadres réglementaires, d'orientations et d'outils, et à ainsi que la correction des carences constatées lors dans le cadre des audits de l'OACI en vue de renforcer les capacités et les responsabilités des États en matière de supervision ;*
7. *Autorise* le Secrétaire général à recevoir, pour le compte ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ *du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre* de l'OACI, des contributions financières et en nature pour les projets ~~de coopération technique et d'assistance technique~~, y compris des contributions volontaires sous forme d'expertise technique, de bourses d'études, de bourses de perfectionnement, de matériel d'enseignement et de fonds d'enseignement de la part des États, des institutions de financement et d'autres sources publiques et privées, et à agir comme

intermédiaire entre les États en ce qui concerne l'octroi de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, ainsi que la fourniture de matériel d'enseignement ;

8. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder ~~aux programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI, y compris le Fonds de renforcement des capacités et de mise en œuvre, des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, des trousseaux de mise en œuvre ou toute autre contribution susceptible de soutenir les États dans leurs efforts de mise en conformité avec les SARP et leurs besoins complémentaires en matière d'aviation civile;

9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile ;

10. *Invite* les États contractants à fournir un soutien durable en matière de ressources financières et humaines par le biais du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) afin de développer les capacités des États bénéficiaires à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, ainsi qu'à favoriser l'autonomie et la croissance ;

11. *Demande* au Conseil de conseiller et d'aider les pays en développement à s'assurer l'appui d'institutions de financement, d'États donateurs et d'autres partenaires du développement dans l'exécution des programmes OACI régionaux et sous-régionaux de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP)-;

12. *Demande* au Secrétaire général d'intensifier les efforts de mobilisation des ressources afin d'obtenir des ressources financières pour le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre, dans le but de réduire les disparités importantes dans les taux de mise en œuvre et d'améliorer le développement du transport aérien dans les différentes régions pour parvenir à un système d'aviation civile solide, économiquement viable et accessible ;

13. *Prend note* de l'importance d'une approche ciblée et fondée sur les données pour hiérarchiser efficacement le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre.

APPENDICE C

Mise en œuvre ~~du des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

Considérant que la mise en œuvre des projets de ~~coopération technique et d'assistance technique~~ renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre s'ajoute en complément aux initiatives du programme ordinaire pour la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI,

Considérant que les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils, coopération technique et assistance technique pour mettre en œuvre les SARP et développer leur aviation civile par le renforcement de leur administration, la modernisation de leur infrastructure et le perfectionnement de leurs ressources humaines,

Considérant qu'il est urgent de réaliser des activités de suivi effectives et correctives suite aux audits de la méthode de surveillance continue du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité et du Programme universel d'audits de sûreté (USOAP-CMA et USAP-CMA) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées, notamment les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté,

Considérant que l'exécution de projets conformes aux SARP de l'OACI par la Direction de la coopération technique du renforcement des capacités et de la mise en œuvre ou toute partie tierce extérieure à l'OACI améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde et soutient efficacement la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) pertinents des Nations Unies dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté de l'OACI,

Considérant que la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien ont eu une incidence importante sur l'aviation civile et sur les moyens des États et d'autres sources de financement pour donner la priorité aux investissements dans les projets de développement et d'infrastructure de l'aviation civile dans le monde entier, ce qui a engendré des annulations ou des retards dans les projets de coopération technique renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre de l'OACI,

Considérant que l'OACI a élaboré des directives pratiques et alignées à l'intention des gouvernements et des exploitants de l'industrie afin de relancer le secteur du transport aérien international et de lui permettre de se remettre des impacts de la pandémie à l'échelle mondiale de manière coordonnée et de faire évoluer l'aviation post-COVID-19 vers plus de durabilité et de résilience,

Considérant que les trousse de mise en œuvre de l'OACI (iPack) sont élaborées et mises en œuvre en pleine conformité avec les mesures et les recommandations contenues dans le rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et qu'elles constituent un élément clé de leur mise en œuvre continuent d'offrir une solution complète au moyen d'un ensemble normalisé de consultations d'experts, d'éléments indicatifs et d'outils de formation pour mettre en œuvre les SARP de l'OACI dans différents domaines,

Considérant que le financement extrabudgétaire apporté aux programmes de coopération technique et d'assistance technique au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre permet à l'OACI de fournir un appui initial aux États pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'OACI et pour les aider dans leurs efforts de relance, de reprise et de résilience liés à la pandémie de COVID-19,

Considérant que les évaluations a posteriori des projets constituent de précieux outils pour les incidences des projets particuliers sur l'aviation et pour la planification des projets futurs,

Considérant que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la Direction de la coopération technique, du renforcement des capacités et de la mise en œuvre, des conseils, de la coopération technique et de l'assistance technique des produits et des services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent ~~une coopération technique et une assistance technique~~ des services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile ;
2. *Invite instamment* les États contractants, lorsqu'ils mettent en œuvre des projets de développement de l'aviation civile par l'entremise de l'OACI, à accorder la priorité aux constatations et aux recommandations de l'USOAP-CMA et de l'USAP-CMA de l'OACI, ainsi que d'autres sources, telles que les conclusions et décisions des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de rectifier les carences détectées, de résoudre les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté et de tirer parti des possibilités d'amélioration dans tous les domaines de l'aviation civile, tout en contribuant directement à la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de l'OACI ;
3. *Appelle l'attention* des États contractants sur la coopération et l'assistance fournies par l'intermédiaire de projets sous-régionaux et régionaux exécutés par l'OACI, tels que le COSCAP et le CASP et *prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la priorité à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique du~~ Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, compte tenu des avantages connexes importants qu'ils procurent ;
4. *Encourage* les États et les entités non étatiques engagées dans l'aviation civile à demander le soutien de l'OACI, le cas échéant, par l'entremise de ses programmes et activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, afin ~~de relever~~ d'aborder les défis, les besoins et les possibilités ~~qu'a entraînés la pandémie de COVID-19~~ dans le domaine de l'aviation, y compris les technologies nouvelles et émergentes ~~et assurer une relance et une reprise rapides~~ ;
5. *Demande* au Secrétaire général de renforcer l'application, par l'Organisation, d'une approche systémique aux activités de ~~renforcement des capacités et de~~ soutien à la mise en œuvre, dans le but de mettre en place des systèmes nationaux de supervision solides et durables ;
6. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et *rappelle* aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter les intéressés, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives ;
7. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région ;
8. *Invite instamment* les États qui bénéficient ~~de la coopération technique ou d'une assistance technique~~ de services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre par l'intermédiaire de l'OACI à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision soit prise dans les meilleurs délais au sujet des experts ainsi que des éléments formation et acquisition, en conformité avec les conditions respectives figurant dans l'accord de projets ;

9. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile (CAPS) que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer, et qui offre un processus complet d'acquisitions ;
10. *Appelle l'attention* des États contractants, des partenaires financiers et des autres parties prenantes du secteur de l'aviation sur les trousseaux de mise en œuvre de l'OACI (iPack), qui constituent une solution prête à être déployée, efficace et normalisée, composée de documents d'orientation, de programmes de formation, d'outils et de soutien d'experts, visant à faciliter la mise en œuvre des dispositions de l'OACI et à guider les entités étatiques grâce à des solutions harmonisées et flexibles ;
11. *Demande* que tous les États contractants encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts de ~~la Direction de la coopération technique~~ l'OACI ;
12. *Demande* au Secrétaire général de promouvoir l'utilisation généralisée d'indicateurs de performance pour évaluer de façon objective l'impact des activités de ~~coopération et d'assistance techniques~~ renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre sur ~~l'application effective~~ des SARP de l'OACI ;
13. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction ~~de la coopération technique~~ du renforcement des capacités et de la mise en œuvre, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique de~~ du renforcement des capacités et du soutien à la mise en œuvre fournis par l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI ;
14. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.