



A42-WP/690
P/53
1/10/25
Révision n° 1
2/10/25
Français seulement

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 18 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 18 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. Il est recommandé à la Plénière d'adopter la résolution 18/1.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre — Politique et activités***Aucun pays laissé de côté (NCLB)***

18.1 Le Comité a examiné la note A42-WP/19, présentée par le Secrétariat, en lien avec la politique et les activités de l'OACI relatives au développement des capacités et au soutien à la mise en œuvre, qui portait 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. Cette note faisait par ailleurs le point sur la mise en œuvre des politiques et des stratégies connexes de l'OACI relatives au soutien à la mise en œuvre. Le Comité s'est félicité des résultats opérationnels et financiers obtenus par le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre au cours de la dernière période triennale, notamment grâce aux trousseaux de mise en œuvre, à l'attribution de bourses et aux activités de formation et de mobilisation des ressources, qui ont grandement contribué à la réalisation de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* et des objectifs de développement durable des Nations Unies. Le Comité a constaté le soutien apporté dans l'ensemble des régions de l'OACI, y compris les pays les moins avancés, et est convenu d'inviter l'Assemblée à adopter la version révisée de l'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI figurant dans l'appendice C, qui remplace la résolution A41-25 de l'Assemblée.

18.2 Le Comité a examiné la note A42-WP/138, présentée par le Brésil, qui traitait du soutien qu'il apportait à ses États voisins à travers des initiatives ciblées dans des domaines clés tels que les services d'inspection en vol, la mise en œuvre de la gestion des flux de trafic aérien (ATFM), la conception de l'espace aérien et l'optimisation des capacités, dans le but de renforcer leurs systèmes de navigation aérienne. Le Comité a mesuré le rôle fondamental de la coopération régionale pour maximiser les résultats eu égard au renforcement des capacités et au soutien à la mise en œuvre.

18.3 Le Comité a examiné la note A42-WP/360, présentée par le Cameroun avec le parrainage du Canada, dans laquelle était proposée la mise en place d'une plateforme mondiale destinée à faciliter les échanges entre les entités souhaitant céder ou acquérir des équipements de sécurité et de sûreté de l'aviation civile. Le Comité a noté les avantages d'une telle plateforme et appuyé la mise en œuvre de cette initiative, sous réserve d'un examen minutieux d'éléments tels que les considérations financières, le cycle de vie des équipements et la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP). Il a noté qu'il était nécessaire de s'assurer que les informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation et les autres données techniques sensibles relatives aux équipements de sûreté sont dûment protégées.

18.4 Le Comité a examiné la note A42-WP/147, présentée par le Canada avec le parrainage des États-Unis d'Amérique, qui portait sur le rôle crucial de la coopération technique dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, y compris ses contributions essentielles au renforcement de la sécurité et de la sûreté de l'aviation mondiale. Le Comité a constaté l'importance de l'alignement sur les objectifs stratégiques de l'OACI des contributions et des demandes de soutien à la mise en œuvre, afin de soutenir la conformité avec la Convention de Chicago et de renforcer la sécurité et la sûreté de l'aviation. Le Comité a encouragé les États membres à coordonner leurs efforts, afin d'élargir la portée et l'effet des initiatives de renforcement des capacités à l'échelle mondiale, améliorer la coordination, réduire les doubles emplois et assurer une mise en œuvre fondée sur les besoins. Le Comité a pris acte de la demande faite aux États de

fournir des contributions à l'OACI et de collaborer avec celle-ci, y compris ses bureaux régionaux, pour soutenir les activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre.

18.5 Le Comité a examiné la note A42-WP/392, présentée par la Colombie, avec l'appui de 17 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui soulignait l'importance de la gestion des connaissances et de la coopération pour l'amélioration de la productivité, le renforcement des capacités et l'optimisation des processus, ce qui devrait ultimement conduire à un secteur plus sûr, plus performant et plus innovant. Le Comité a constaté l'importance de la gestion des connaissances, qui pourrait contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation.

18.6 Le Comité a examiné la note A42-WP/430, présentée par l'Égypte, qui portait sur les mesures susceptibles d'être prises pour établir des mécanismes permettant de reconstruire le secteur de l'aviation civile dans les pays affectés par des conflits et des différends régionaux. Le Comité a mesuré l'importance du rôle de l'OACI et des États, selon les besoins, en matière d'appui aux États touchés par des conflits et des différends, dans l'esprit de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*, avec les égards qui s'imposent aux sensibilités dans les zones touchées.

18.7 Le Comité a examiné la note A42-WP/133, présentée par la République islamique d'Iran, sur les mesures proposées en vue de renforcer la responsabilité sociale au sein de l'aviation pour assurer un progrès équilibré et inclusif, conformément au Programme 2030 des Nations Unies, notamment la création d'un comité de la responsabilité sociale dans l'aviation et l'élaboration d'un cadre et d'un système de communication de l'information. Le Comité a exprimé ses réticences à l'égard de la création d'un tel comité et des mécanismes de communication connexes, compte tenu du mandat de l'Organisation et de ses ressources limitées.

18.8 Le Comité a examiné la note A42-WP/146, présentée par l'Afrique du Sud, sur l'objectif stratégique de l'OACI *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), visant à renforcer les capacités et à partager les ressources limitées entre les États membres, dans le but de permettre la réalisation des objectifs liés notamment à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement. Le Comité a demandé aux États membres de soutenir l'objectif stratégique de la NCLB, a appuyé la demande faite à l'OACI de mobiliser et d'allouer des ressources suffisantes pour mettre en œuvre cet objectif, et a encouragé les États membres et les organisations à apporter leur soutien, de manière coordonnée, aux États qui pourraient avoir besoin d'aide.

18.9 Le Comité a examiné la note A42-WP/132, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains, sur la question de « Trouver un équilibre entre sûreté et durabilité : les défis liés à l'intégration des Centres de formation à la sûreté de l'aviation dans le Programme Trainair Plus », qui souligne le rôle fondamental de la sûreté de l'aviation (AVSEC) dans la protection des systèmes de transport aérien. Le Comité a réaffirmé le rôle des Centres de formation à la sûreté de l'aviation et l'importance de l'accès à une formation de qualité supérieure et abordable pour tous les États, dans l'esprit de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*. Le Comité a également recommandé de réaliser une évaluation opérationnelle et financière approfondie des incidences d'une éventuelle intégration du réseau de Centres de formation à la sûreté de l'aviation dans le Programme Trainair Plus en consultation avec toutes les parties prenantes concernées, y compris un examen des autres modèles. Enfin, le Comité a souligné la nécessité d'assurer un accès équitable à la formation en sûreté de l'aviation tout en maintenant une viabilité à long terme.

18.10 Le Comité a pris acte des notes d'information présentées par : le Japon (A42-WP/542) ; le Kazakhstan (A42-WP/363) ; le Pakistan (A42-WP/499 et A42-WP/502) ; la République populaire de Chine au nom du Kirghizstan, de la Mongolie, de la RDP Lao, de Sri Lanka et de la Thaïlande (A-WP/585) ; les Seychelles (A-WP/590) ; le Danemark au nom de l'Union européenne et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et EUROCONTROL (A-WP/591 et A-WP/592).

18.11 Compte tenu de ses délibérations, le Comité exécutif a invité l'Assemblée plénière à convenir :

- a) que l'OACI est consciente des avantages potentiels d'une plateforme mondiale d'échanges d'équipements de sécurité et de sûreté de l'aviation civile et a appuyé la mise en œuvre de cette initiative, sous réserve d'un examen minutieux d'éléments tels que les considérations financières, le cycle de vie des équipements, la protection des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation et des données techniques sensibles, et la conformité aux SARP ;
- b) que l'OACI encourage les États membres à coordonner leurs efforts, afin d'élargir la portée et l'effet des initiatives de renforcement des capacités à l'échelle mondiale, d'améliorer la coordination, de réduire les doubles emplois et d'assurer une mise en œuvre fondée sur les besoins, ainsi qu'à fournir des contributions à l'OACI et à collaborer avec celle-ci, y compris ses bureaux régionaux, pour soutenir les activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre ;
- c) que l'OACI est encouragée à poursuivre l'examen d'autres modèles et à procéder à une évaluation opérationnelle et financière approfondie des incidences d'une éventuelle intégration du réseau de Centres de formation à la sûreté de l'aviation dans le Programme TRAINAIR PLUS, en consultation avec toutes les parties prenantes concernées ;
- d) que l'OACI mobilise et alloue des ressources suffisantes pour mettre en œuvre l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*, et encourage les États membres et les organisations à apporter leur soutien, de manière coordonnée, aux États qui pourraient avoir besoin d'aide ;
- e) que l'OACI présente à l'Assemblée plénière, pour adoption, la résolution ci-après en remplacement de la résolution A41-25 de l'Assemblée.

Résolution 18/1 : *Exposé récapitulatif des politiques de 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 recouverts,~~

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 A40-24A41-25.

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 pertinents 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, produits et services de renforcement des capacités et de mise en œuvre ~~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 régler 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 revenus 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 trousse 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.

Formation en aviation civile

18.12 Le Comité a examiné la note A42-WP/391, présentée par la République dominicaine. Elle comportait une proposition recommandant à l'OACI d'exhorter les États à mettre en œuvre des politiques publiques et des programmes nationaux d'incitation à la formation du personnel de l'aviation, étayés par un financement durable, afin d'assurer une offre adéquate de professionnels qualifiés pour la sécurité et la croissance du secteur de l'aviation. Le Comité est convenu que les États membres devraient mettre en place un programme national visant à encourager la formation du personnel de l'aviation, dans le cadre d'une stratégie durable ou d'une politique publique visant à répondre au besoin croissant de professionnels qualifiés dans le secteur de l'aviation. Le Comité a souscrit à l'importance de ces programmes, tout en soulignant la nécessité d'attribuer des bourses d'études dans le respect des principes de l'inclusion et de la diversité.

18.13 Le Comité a examiné la note A42-WP/408, présentée par la République dominicaine, et la note A42-WP/406, présentée par le Belize au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), qui portaient sur les avancées rapides de l'intelligence artificielle (IA) et son importance pour la formation en aviation. Les deux notes ont souligné

l'absence de lignes directrices claires sur l'utilisation de l'IA dans les centres de formation de l'aviation civile afin de répondre aux exigences de la numérisation et de l'automatisation, et ont mis en évidence la nécessité de recourir à des méthodes et à des outils pédagogiques novateurs. Le Comité a répondu qu'il était favorable à ce que l'OACI examine les ressources possibles, telles que des trousseaux de mise en œuvre (iPack) et un guide sur la conception de l'apprentissage numérique, qui comprendrait les meilleures pratiques et des lignes directrices en matière d'IA, afin de faciliter une intégration efficace de l'IA, et envisage de mettre en œuvre des activités de formation destinées à renforcer les compétences cognitives et fondées sur des données probantes.

18.14 Le Comité a examiné la note A42-WP/283, présentée par l'Inde. Elle faisait état de la perspective stratégique et des initiatives nationales de l'Inde en matière de développement des compétences et de renforcement des capacités en aviation, en mettant l'accent sur les programmes structurés d'éducation et de formation dans le domaine de l'aviation. L'Inde a souligné la demande croissante de professionnels de l'aviation dans toutes les disciplines, stimulée par la croissance exponentielle du trafic aérien, et a plaidé en faveur d'une collaboration régionale et mondiale pour développer une formation aéronautique de qualité dans le cadre de l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté*. Le Comité s'est déclaré favorable à l'idée d'augmenter le nombre de membres de TRAINAIR PLUS dans toutes les régions, surtout dans les pays en développement. Le Comité est également convenu que les États membres devraient soutenir l'infrastructure numérique de l'enseignement de l'aviation, normaliser le programme des cours d'aviation à l'échelle mondiale en tenant compte des besoins à l'échelle nationale et régionale, et résorber l'écart entre le programme d'études et les possibilités d'emploi. Le Comité a également pris note de l'importance de la mobilisation de fonds et des programmes de bourses pour le développement des compétences afin d'assurer l'égalité des chances et une offre suffisante de personnel qualifié.

18.15 Le Comité a examiné la note A42-WP/393, présentée par le Kazakhstan, qui soulignait l'importance de créer une plateforme (base de données) sécurisée et coordonnée par l'OACI pour l'échange d'informations à titre volontaire entre les États membres sur l'assistance technique, les ressources de formation et le soutien au renforcement des capacités. Le Kazakhstan y indiquait qu'il était disposé à contribuer à la conception de la structure de données du système. Le Comité a mesuré l'importance de l'amélioration de l'échange d'informations pour soutenir l'assistance technique, la formation et le renforcement des capacités et, sous réserve des fonds et des ressources disponibles, s'est déclaré favorable à ce que l'OACI coordonne le développement d'une plateforme (base de données) numérique sécurisée au bénéfice de toutes les parties concernées.

18.16 Le Comité a examiné la note A42-WP/150, présentée par la République de Corée, qui mettait l'accent sur le danger croissant que présentent les cybermenaces pour l'aviation. Le Comité a noté que le Groupe d'experts de la cybersécurité était en train d'élaborer et de publier des orientations utiles fondées sur la norme 4.9.1 de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*. Le Comité est convenu que, sous réserve des fonds et des ressources disponibles, l'OACI devrait poursuivre l'élaboration d'orientations et travailler en étroite collaboration avec le Groupe d'experts de la cybersécurité afin de recenser des thèmes en vue de l'élaboration de nouveaux programmes de formation normalisés de l'OACI sur la cybersécurité qui prennent en compte les besoins nationaux.

18.17 Le Comité a examiné la note A42-WP/149, présentée par les Émirats arabes unis, qui soulignait la pénurie de personnel qualifié pouvant assumer les fonctions essentielles des autorités de l'aviation civile, notamment la supervision, la réglementation, la sécurité et la sûreté, les enquêtes sur les accidents et l'intégration des nouvelles technologies. Le Comité a donné son appui aux mesures stratégiques

proposées pour améliorer la collaboration régionale en matière de formation, de renforcement des capacités et des connaissances, et a appelé l'OACI à élargir l'accès aux technologies numériques de pointe et aux plateformes de formation fondées sur la compétence, telles que TRAINAIR PLUS. Le Comité a préconisé la diffusion de ces mesures et le soutien de leur intégration dans les cadres existants de l'OACI, notamment la stratégie pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), sa deuxième édition, soit le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP), et le cadre de la formation mondiale en aviation (GAT).

18.18 Le Comité a examiné la note A42-WP/328, présentée par El Salvador au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), à savoir le Belize, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras et le Nicaragua, qui faisait la promotion du renforcement de la sécurité opérationnelle par la définition de profils de formation clairs et fondés sur les compétences pour les inspecteurs et les enquêteurs des autorités de l'aviation civile, en abordant les difficultés actuelles liées à la mise en place de parcours de formation qui concordent avec les fonctions de supervision et d'enquête. Le Comité est convenu que l'OACI devrait encourager l'élaboration de profils de formation harmonisés, qui permettrait d'améliorer l'efficacité de la supervision, la gestion stratégique de la formation et la capacité technique des autorités de l'aviation civile, et garantirait une bonne préparation aux audits et évaluations internationaux. En outre, il est convenu de la nécessité d'établir un cadre des compétences et de définir des profils de formation pour les inspecteurs et les enquêteurs, tout en tenant compte des besoins nationaux. Le Comité a conseillé à l'OACI d'élaborer un cadre stratégique de l'IA afin de normaliser les critères pour déterminer, concevoir et valider les parcours de formation différenciés adaptés aux différents niveaux de développement institutionnel, sous réserve de la disponibilité de fonds et de ressources.

18.19 Les notes d'information présentées par la République dominicaine, soit la note A42-WP/183, concernant la formation à la supervision des centres de contrôle de la circulation aérienne, et la note A42-WP/390 sur le parcours professionnel des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile, mettaient l'accent sur l'élaboration d'un parcours professionnel structuré pour les inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile, entièrement aligné sur le cadre de l'OACI sur le développement des compétences des inspecteurs, en vue d'harmoniser les compétences à l'échelle internationale, de renforcer la supervision nationale de la sécurité, et de soutenir la conformité avec le programme national de sécurité opérationnelle et les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). La Türkiye a présenté deux notes d'information : la note A42-WP/507, qui mettait l'accent sur l'élimination des délais à durée fixe et la mise en place de calendriers de formation personnalisés dans le cadre de la formation et de l'évaluation fondées sur la compétence (CBTA), et la note A42-WP/508, qui portait sur le modèle d'organisme de formation agréé centralisé (CENTRAL ATO). Le Comité a aussi pris acte des notes d'information présentées par l'Indonésie, soit la note A42-WP/547 concernant l'avancement de la formation fondée sur la compétence au moyen des malettes pédagogiques OACI, l'accent ayant été mis sur les efforts déployés par l'Indonésie en soutien à une normalisation mondiale des compétences, la note A42-WP/548, qui portait sur l'excellence en matière de formation platinée et l'expansion du programme de bourses de perfectionnement, et faisait état du rôle stratégique de l'Indonésie dans le renforcement des capacités en aviation au niveau mondial, et la note A42-WP/549 concernant la formation d'instructeurs, de concepteurs de cours et de validateurs reconnus par l'OACI, qui soulignait la détermination de l'Indonésie à veiller à la pérennité de la formation de qualité.

18.20

À la lumière des discussions, le Comité recommande que l'Assemblée plénière convienne :

- a) que l'OACI continue à élargir à l'échelle mondiale l'offre de cours en aviation normalisés et de qualité, en particulier dans les pays en développement, compte tenu des besoins à l'échelle nationale et régionale, en augmentant le nombre de membres de TRAINAIR PLUS, en qualifiant les instructeurs et en favorisant la collaboration mondiale ;
- b) que l'OACI plaide en faveur de la normalisation des programmes d'études, de la réduction des écarts entre la formation et l'emploi et de la mise en œuvre de systèmes de transférabilité des crédits et de mobilité du personnel ;
- c) que l'OACI demande une capacité réglementaire accrue et la création de programmes de formation de l'OACI portant sur l'innovation, l'environnement, la cybersécurité, la supervision, les plateformes numériques avancées et l'intégration de l'intelligence artificielle, et tenant compte des besoins nationaux ;
- d) d'exhorter l'OACI et les États membres à remédier à la pénurie de personnel technique et de supervision en planifiant les effectifs, en accordant des bourses et en rendant la formation accessible, pour appuyer la réalisation de la stratégie pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation, du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) et de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*.

— FIN —