



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

**Point 14 : Programme d'assistance technique**

**Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)**

**Point 20 : Protection de l'environnement – Bruit des aéronefs – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre**

**Point 21 : Protection de l'environnement – Émissions des moteurs d'aviation qui influent sur la qualité de l'air locale – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre**

**Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre**

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

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et la facilitation, du développement économique du transport aérien et de la protection de l'environnement pour le triennat actuel (2014-2016), notamment en ce qui concerne les projets de mise en œuvre soutenus au moyen de contributions financières aux fonds de contributions volontaires de l'OACI, de contributions en nature ainsi que d'activités prévues dans le Budget-Programme ordinaire. Elle résume l'approche adoptée par l'OACI en matière d'assistance technique en vue de renforcer les capacités et évalue les résultats de l'assistance prêtée aux États.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les États à appuyer les activités d'assistance technique de l'OACI ;
- b) demander que l'OACI poursuive ses travaux de développement et de mise en œuvre de l'assistance technique dans le cadre des Objectifs stratégiques correspondants, en partenariat avec les États, les organisations régionales et internationales et l'industrie ;
- c) encourager les États, les organisations internationales et l'industrie à continuer de verser des contributions volontaires à l'OACI ;
- d) demander que l'OACI continue de chercher des moyens afin que les contributions volontaires soient utilisées de manière plus efficace et que les frais généraux établis n'aient pas un effet dissuasif sur les donateurs potentiels.

*Objectifs stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités dont il est question dans la présente note ont été entreprises à l'aide des ressources prévues au Budget-Programme ordinaire du triennat actuel et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/14 A39-WP/21 A39-WP/23 A39-WP/24 A39-WP/25 A39-WP/26 A39-WP/27 A39-WP/45 A39-WP/46 A39-WP/47 A39-WP/54 A39-WP/62 Doc 10030, <i>Budget de l'Organisation 2014-2015-2016</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) Doc 10024, <i>Rapport du Comité exécutif de la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i>

## 1. CONTEXTE

1.1 Conformément aux Résolutions A38-5, A38-15, A38-17 et A38-18 de l'Assemblée, la présente note contient un rapport récapitulatif sur le Programme d'assistance technique de l'OACI du triennat actuel, qui a pour objet d'aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation pour tous les Objectifs stratégiques. Une bonne partie des fonds alloués à l'assistance technique ont été reçus au moyen de contributions volontaires, qu'elles soient financières ou en nature, versées à l'OACI par des États, des organisations internationales et l'industrie, comme l'indique l'Examen des dépenses, approbation des comptes et examen des rapports de vérification des comptes des exercices financiers 2013, 2014 et 2015 au point 56 de l'ordre du jour de la Commission administrative. Des informations à ce sujet présentant les contributions financières volontaires, qui ont été reçues par chaque Fonds de contributions volontaires de l'OACI, sont disponibles sur le site web de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée (<http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>). Chaque fonds a un mandat qui définit comment les contributions doivent être utilisées. Il conviendrait de noter que les informations sur le Programme de coopération technique sont présentées dans un document distinct (voir la note A39-WP/47).

1.2 L'assistance technique est une composante importante de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), qui vise à aider tous les États en ce qui concerne leurs besoins prioritaires pour renforcer le soutien à la mise en œuvre dans le cadre de tous les Objectifs stratégiques de l'OACI (voir la note A39-WP/23 sur l'initiative NCLB). L'obtention des résultats des Objectifs stratégiques de l'OACI, en particulier la mise en œuvre de l'initiative NCLB, s'inscrit dans le cadre des efforts actuels déployés pour la réalisation du Programme de développement durable des Nations Unies (ONU) à l'horizon 2030 (voir la note A39-WP/25 sur les ODD). La création de partenariats et la mise en commun des ressources entre les États, les organisations internationales, les organismes de développement et l'industrie sont essentielles pour la collaboration et les contributions dans le cadre de l'assistance et de la coopération

techniques en vue d'une mise en œuvre efficace, avec des résultats durables, des SARP et des politiques par les États.

1.3 L'OACI a récemment achevé une évaluation des besoins et des attentes des États membres en ce qui concerne le soutien à la mise en œuvre que leur fournit l'OACI. Les résultats de l'évaluation, des recommandations et le Plan d'action du Secrétariat ont été présentés au Conseil de l'OACI en juin 2016. L'évaluation a fourni une estimation indépendante des besoins et des attentes des États membres quant au rôle et aux fonctions de l'Organisation ainsi qu'à l'orientation stratégique et aux services qu'elle fournit aux États. Une enquête mondiale a été menée auprès des directeurs généraux des autorités de l'aviation civile. Par ailleurs, une enquête a été réalisée auprès des membres du Conseil et le personnel du Secrétariat a participé à un certain nombre d'entrevues. L'évaluation a porté sur une période de trois ans allant de 2012 à 2015. Les résultats de l'évaluation ont donné lieu à sept recommandations adressées au Secrétariat de l'OACI. Ce dernier effectuera périodiquement des enquêtes sur les besoins et les attentes des États membres de l'OACI.

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

### 2.1 Sécurité de l'aviation

2.1.1 Les programmes d'assistance technique dans le domaine de la sécurité de l'aviation visent principalement à aider les États à réduire au minimum les risques de sécurité imminents et à mettre en œuvre les SARP de l'OACI. Une attention particulière est portée aux États présentant des préoccupations significatives de sécurité (SSC) mises en évidence par les activités du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI.

2.1.2 L'OACI élabore des plans d'action pour les États qui affichent un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité. Afin de renforcer davantage la capacité d'assistance de l'Organisation, un nouveau cadre de partenariat, à savoir le Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP), a été établi en 2015 avec des États donateurs, des organisations internationales/régionales, des institutions financières et l'industrie (<http://www.icao.int/safety/scan/Pages/Aviation-Safety-Implementation-Assistance-Partnership.aspx>).

2.1.3 Dans le cadre du programme de travail du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) visant à remédier aux carences de sécurité restantes (voir la note A39-WP/27 sur le Plan AFI), l'OACI a consacré des efforts à l'établissement d'organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et a aussi coordonné avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) les travaux du Programme d'inspection coopératif (AFI-CIS).

2.1.4 À travers des missions de l'équipe de sécurité du bureau régional (ROST) menées par les deux bureaux régionaux de l'OACI en Afrique, l'Organisation appuie des mesures techniques et politiques dans les États où elles s'imposent afin de remédier aux préoccupations de sécurité.

2.1.5 La liste des États qui ont bénéficié d'une assistance technique financée par le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) est disponible à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1 ci-dessus, de même que les types d'activités périodiques d'assistance technique et les programmes de formation.

## 2.2 Sûreté de l'aviation et facilitation

2.2.1 L'objectif principal de l'assistance dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation est d'aider les États membres à résoudre les préoccupations significatives de sûreté (SSC) constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI et de les soutenir dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, ainsi que de la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP). Conformément à la Résolution A38-15, la priorité a été accordée à l'assistance dans les domaines de la sûreté aérienne et du renforcement des capacités sur la base des principes de gestion des risques et de l'engagement déclaré des États à s'améliorer. Consulter le lien indiqué au paragraphe 1.1 pour la liste des États ayant bénéficié des initiatives d'assistance de l'OACI durant le triennat en cours.

2.2.2 L'OACI a collaboré avec des États, des organisations internationales et régionales et des défenseurs de l'industrie en mesure de fournir des ressources et des compétences pour accroître la portée et l'efficacité des activités d'assistance offertes dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation. Le succès des activités d'assistance et de renforcement des capacités s'appuie sur les plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation (ASIP) élaborés dans le cadre d'un partenariat entre l'OACI et l'État bénéficiaire de l'assistance et implique un rôle pour d'autres fournisseurs d'assistance. Les plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation soulignent la nécessité de la volonté politique et du plein engagement des États en faveur du renforcement de cette sûreté afin de bénéficier de l'appui de l'OACI et d'autres partenaires. L'assistance technique est aussi fournie par l'intermédiaire du réseau des centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC) dans toutes les régions et 1 269 participants de 134 États en ont bénéficié pendant le triennat en cours.

2.2.3 Le Secrétariat a apporté son soutien et pris part à des groupes et des mécanismes régionaux essentiels pour promouvoir et coordonner la mise en œuvre des SARP. Ces groupes comprennent : le Groupe de sûreté de l'aviation pour l'Europe et l'Atlantique Nord (EURNAT) ; le Forum régional de coordination pour la sûreté de l'aviation de la Région Asie/Pacifique (RASCF) ; la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) des Nations Unies ; l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) et le Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation OACI-Commission latino-américaine de l'aviation civile.

2.2.4 Le 29 octobre 2014, le Conseil a approuvé l'Initiative pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (AFI SECFAL) en tant que programme de l'OACI en vue de promouvoir la coordination des activités d'assistance sur le continent (voir la note C-DEC 203/2). La Secrétaire générale a approuvé le plan de mise en œuvre du Plan AFI SECFAL le 29 avril 2015. La première réunion du Comité directeur s'est tenue le 18 mai 2015 à Maputo (Mozambique).

## 2.3 Protection de l'environnement

2.3.1 L'assistance dans le domaine de la protection de l'environnement a pour principal objectif de soutenir des mesures visant à réduire au minimum l'incidence du transport aérien sur l'environnement.

2.3.2 La majeure partie de l'assistance est prêtée aux États dans le cadre des plans d'action nationaux sur les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale. Une stratégie de renforcement des capacités dans ce domaine a été mise en place en 2010 et depuis, 740 représentants de 116 États, de toutes les régions, ont été formés à l'élaboration d'un plan d'action. En réponse aux demandes de la dernière Assemblée, notamment dans les Résolutions A38-17, Appendice A,

paragraphe 6, et A38-18, paragraphes 12 et 31, l'OACI a organisé des séminaires dans toutes les régions de l'OACI pendant le triennat en cours pour donner aux États un aperçu des activités de l'OACI liées à l'environnement et leur fournir un soutien supplémentaire dans l'élaboration et le renforcement de leurs plans d'action.

2.3.3 Des documents d'orientation, des outils logiciels, un modèle en ligne et une aide concrète et pratique pour appuyer l'élaboration et le renforcement des divers éléments de ces plans sont fournis aux coordonnateurs des plans d'action nationaux. Le Secrétariat continue d'aider les États à élaborer et à mettre à jour leurs plans d'action. L'OACI a également lancé un Programme de parrainage pour les plans d'action en vue d'encourager les États qui lui ont déjà soumis leurs plans d'action à partager leur savoir-faire et à établir des partenariats avec des États membres qui n'ont pas encore préparé les leurs. Des informations complémentaires sur les plans d'action nationaux sont disponibles à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1 ci-dessus et dans la note A39-WP/54.

2.3.4 Dans le cadre des efforts déployés pour accroître l'assistance aux États et à faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action des États, l'OACI a établi deux partenariats. Le projet conjoint OACI-UE *Renforcement des capacités pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale* financé par l'UE est un programme de quarante-deux mois visant à soutenir quatorze États ciblés en Afrique et dans les Caraïbes pour élaborer et présenter des plans d'action nationaux solides concernant les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, dresser des inventaires de ces émissions et guider la mise en œuvre de mesures pour réduire la consommation de carburants et les émissions. D'une durée de trente-six mois, le projet d'assistance conjoint OACI-PNUD, *Transformer le secteur de l'aviation mondiale : réduction des émissions de l'aviation internationale*, qui est financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), vise à aider des pays en développement et des petits États insulaires en développement (PEID) à relever le défi de la réduction des émissions de l'aviation. Il comprend un projet pilote en Jamaïque. Des informations complémentaires sur ces projets et d'autres initiatives futures sont disponibles à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1. ci-dessus.

### **3. FONDS DE CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES SERVANT À L'ASSISTANCE TECHNIQUE**

#### **3.1 Fonds de sécurité de l'aviation (SAFE)**

3.1.1 Depuis sa création en 2010, le Fonds pour la sécurité (SAFE) a reçu des contributions d'environ 6 millions USD au total versées par des États et des partenaires à des fins spécifiées ou non. Ces fonds ont été utilisés pour aider certains États confrontés à des difficultés dans la recherche de solutions à leurs carences en matière de sécurité, dans le cadre de vingt-et-un projets d'assistance technique mis en œuvre ou en cours. Des renseignements plus détaillés sont fournis sur les contributions volontaires reçues des États et des organisations internationales destinées au Fonds SAFE et sont disponibles à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1 ci-dessus. Toutes les informations relatives à ce fonds sont disponibles à l'adresse <http://www.icao.int/safety/scan/Pages/Safety-Fund-SAFE.aspx>.

3.1.2 Afin d'appuyer les efforts constants déployés par l'OACI pour prêter l'assistance nécessaire aux États, notamment en relation avec l'initiative NCLB, les États, les organisations et l'industrie sont encouragés à continuer de contribuer au Fonds. Le budget et les rapports financiers du Fonds SAFE sont disponibles à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1 ci-dessus.

### 3.2 **Fonds du Plan AFI (PLAN AFI)**

3.2.1 Le Fonds du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) complète le budget ordinaire existant de l'OACI pour appuyer les missions ROST et aider les États africains à améliorer la mise en œuvre effective de leurs éléments cruciaux dans tous les domaines liés à la sécurité, en donnant la priorité à la résolution des SSC. Des informations détaillées sont disponibles à l'adresse <http://www.icao.int/safety/afiplan/Pages/afiplan-fund.aspx>.

### 3.3 **Fonds pour la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC)**

3.3.1 Les contributions volontaires au Fonds pour la sûreté de l'aviation sont principalement consacrées aux activités d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation, ainsi qu'au financement de postes du siège et des bureaux régionaux de l'OACI non inscrits au budget du Programme ordinaire, conformément à la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation.

3.3.2 Les contributions volontaires servent également à financer les projets du Programme de coopération technique, tels que les Programmes coopératifs de sûreté de l'aviation dans les régions Asie/Pacifique et Moyen-Orient. La liste des contributions volontaires reçues est disponible à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1 ci-dessus.

### 3.4 **Fonds pour l'environnement (ENV)**

3.4.1 Le Fonds de contributions volontaires pour l'environnement a été établi en 2007 en réponse à un déficit budgétaire comptabilisé et vise à soutenir certaines activités de protection de l'environnement découlant des décisions de l'Assemblée de l'OACI, ou d'autres instances de l'ONU, et pour lesquelles aucune disposition budgétaire n'a été prise en vue de financer les ressources nécessaires.

3.4.2 La majeure partie des ressources du Fonds de contributions volontaires pour l'environnement sont affectées à des initiatives ou des projets précis (c'est-à-dire que les contributions sont versées à des fins spécifiées), et l'assistance prêtée est essentiellement destinée à soutenir les plans d'action des États concernant les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Comme indiqué au paragraphe 2.3.4, deux projets d'assistance sont financés, l'un par l'Union européenne, l'autre par le FEM/PNUD. Ces informations sont disponibles à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1 ci-dessus.

### 3.5 **Fonds volontaire de développement des ressources humaines (FDRH)**

3.5.1 Le FDRH est un mécanisme destiné à recueillir et à utiliser des contributions volontaires des États et d'autres contributeurs pour créer des possibilités de renforcement des capacités de l'aviation civile dans les États africains afin d'aider ceux-ci à mieux répondre aux besoins de ressources humaines en vue de l'efficacité opérationnelle et de la mise en œuvre continue des SARP de l'OACI et d'autres activités de programme.

3.5.2 En tenant compte des contributions volontaires reçues jusque-là, le Comité de gestion du FDRH déterminera l'État ou les États qui recevront en priorité une aide de ce fonds, ainsi que les domaines et les activités à financer en priorité avec ces contributions. La mise en œuvre des activités de renforcement des capacités commencera en 2016. Des informations complémentaires sont disponibles à l'adresse [http://www.icao.int/annual-report-2014/Pages/FR/supporting-implementation-strategies-human-resources-capacity-building-initiatives\\_FR.aspx](http://www.icao.int/annual-report-2014/Pages/FR/supporting-implementation-strategies-human-resources-capacity-building-initiatives_FR.aspx).

### 3.6 **Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF)**

3.6.1 Le Fonds volontaire pour le transport aérien, conformément à la recommandation de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), est un mécanisme destiné à recueillir et à utiliser les contributions volontaires des États et d'autres donateurs pour soutenir de façon cohérente, transparente, efficiente et en temps voulu les travaux de l'OACI dans le domaine du transport aérien.

3.6.2 La liste des contributions volontaires reçues est disponible à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1 ci-dessus. Des informations détaillées sont disponibles à l'adresse [http://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/TRAF\\_FR.aspx](http://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/TRAF_FR.aspx).

### 3.7 **Fonds du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV)**

3.7.1 Le Conseil de l'OACI a mis en place l'IPAV qui fournit un cadre d'affectation de professionnels de l'aviation, sur la base du volontariat, pour intervenir en cas d'urgence touchant le système aéronautique d'un État, renforcer les capacités de mise en œuvre des SARP de l'OACI, et promouvoir l'autonomie et la croissance. Dans l'immédiat, l'IPAV s'inscrit dans une stratégie plus vaste de l'Organisation visant à aider les États à combler des lacunes constatées lors d'audits, afin d'atteindre un niveau élevé de mise en œuvre effective des SARP de l'OACI (voir la note A39-WP/45).

3.7.2 Le Fonds IPAV a été créé à la demande du Conseil en septembre 2015 et relève de la Direction de la coopération technique de l'OACI. Les contributions volontaires destinées à l'affectation des volontaires devraient venir des États clients, des tiers et d'autres institutions internationales et de l'ONU.

3.7.3 La participation à l'IPAV est ouverte à tous les professionnels de l'aviation de l'OACI, des États, de l'industrie de l'aviation et du secteur privé, sous réserve de l'examen de leurs antécédents par l'OACI. Des informations détaillées sont disponibles à l'adresse <http://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/icao-programme-for-aviation-volunteers-ipav.aspx>.

## 4. **RÉSULTATS ET VIABILITÉ MESURÉS PAR RAPPORT AUX KPI**

### 4.1 **Introduction**

4.1.1 Les indicateurs clés de performance (KPI) ont été établis en vue de mesurer objectivement les progrès réalisés par l'Organisation pour chacun de ses objectifs stratégiques. Un résumé des effets de l'assistance technique dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de l'aviation et de la protection de l'environnement dans le contexte de leurs KPI correspondants est présenté ci-dessous.

### 4.2 **Sécurité de l'aviation**

4.2.1 Les projets d'assistance technique financés par le Fonds SAFE, sur lesquels des informations sont disponibles à partir du lien indiqué au paragraphe 1.1 ci-dessus, ont des objectifs, des résultats et des responsabilités clairs, et disposent d'une équipe d'information et de suivi de projet. Les descriptifs et les rapports de projets contiennent des informations sur les KPI mesurés à l'aide des niveaux atteints par les États dans la mise en œuvre effective de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) de l'OACI et de l'existence de préoccupations significatives de sécurité (SSC) avant et après la mise en œuvre du projet. Cela a été

efficacement démontré par la résolution de deux SSC dans un État qui avait bénéficié d'un projet d'assistance technique financé par le Fonds SAFE. Le Plan AFI est également mis en œuvre conformément aux critères de ces KPI.

4.2.2 Afin de s'assurer que les projets financés par le Fonds SAFE produisent les effets et les résultats attendus, en plus de l'établissement d'un Comité d'examen des projets (PRC), un processus d'assurance de la qualité (QA) a été lancé en 2014 pour superviser les projets liés aux SSC. Ce processus joue un rôle important dans le suivi des progrès et des résultats des projets.

#### 4.3 **Sûreté de l'aviation**

4.3.1 Conformément aux indicateurs de performance de l'assistance en matière de sûreté de l'aviation approuvés par le Conseil en 2014 et grâce à l'introduction de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA), le Secrétariat est désormais en mesure de fournir des données indiquant l'impact des activités de renforcement des capacités. L'amélioration générale dans la mise en œuvre effective des EC d'un système efficace de supervision de sûreté de l'aviation était en moyenne de 26 pour cent pour les États audités avant et après une assistance. Il a été constaté que les États qui n'avaient pas été audités avant de recevoir une assistance affichaient des résultats proches de la moyenne de mise en œuvre effective de leur région ou supérieurs à celle-ci lors de l'audit post-assistance. Les résultats indiquent que l'assistance contribue à renforcer les systèmes nécessaires de supervision de la sûreté de l'aviation des États.

4.3.2 Conformément à la politique de mobilisation des ressources de l'OACI, le Comité d'examen des projets (PRC) supervise et approuve désormais toutes les contributions volontaires consacrées aux activités d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation.

#### 4.4 **Protection de l'environnement**

4.4.1 Les plans d'action des États pour la réduction des émissions représentent le principal moyen utilisé par les États pour communiquer les mesures qu'ils envisagent de mettre en œuvre en vue d'améliorer la performance environnementale de leur système d'aviation internationale. En juin 2016, 94 États représentant 88 pour cent des tonnes-kilomètres payantes (TKP) de l'aviation internationale à l'échelle mondiale, avaient soumis des plans d'action (voir la note A39-WP/54 sur les plans d'action des États). Il convient de noter en outre que les projets financés par des sources externes comprennent des indicateurs de performance spécifiques liés à leurs résultats escomptés.

### 5. **CONCLUSION**

5.1 L'OACI poursuit ses travaux de développement et de mise en œuvre de l'assistance technique dans le cadre des Objectifs stratégiques correspondants, en partenariat avec les États, les organisations régionales et internationales et l'industrie. Ces efforts continus aident les États à soutenir les progrès dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la sûreté et de la facilitation, du transport aérien et de la protection de l'environnement, contribuant à rendre l'aviation civile plus robuste et plus durable.

5.2 Afin de renforcer davantage les programmes d'assistance techniques destinés aux États, l'OACI dispose de mécanismes de validation et de coordination pour s'assurer que les projets cadrent avec les objectifs stratégiques et fournissent un appui efficient et efficace à la mise en œuvre par les États d'améliorations durables en vue du développement de l'aviation. Par ailleurs, comme indiqué dans la

note A39-WP/26, la mobilisation efficace de ressources permettra de poursuivre la fourniture d'assistance technique.

5.3 L'OACI apprécie au plus haut point les contributions volontaires, financières et en nature, fournies par les États, les organisations internationales et l'industrie pour financer les activités d'assistance technique à travers ses fonds de contributions volontaires et encourage la poursuite de ces contributions. Elle s'emploie à renforcer ses capacités de mobilisation de ressources, exhorte les donateurs traditionnels à continuer de lui verser des contributions volontaires et prie instamment tous les États membres ainsi que d'autres donateurs à participer à ses fonds de contributions volontaires. En parallèle, l'OACI veillera à ce que les contributions volontaires soient utilisées plus efficacement, et que les frais généraux soient réduits au minimum et qu'ils n'aient pas un effet dissuasif sur les donateurs.

— FIN —