



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Coopération technique — Activités et politique de coopération technique

ACTIVITÉS ET POLITIQUE DE COOPÉRATION TECHNIQUE DURANT LA PÉRIODE 2013-2015

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La première partie de la présente note contient une mise à jour concernant la mise en œuvre des politiques et des stratégies de l'OACI en matière d'assistance technique et de coopération technique, incluant la répartition des responsabilités pour la mise en œuvre de ces activités.

La deuxième partie de la note présente une analyse des résultats des performances durant le triennat 2013-2015 du point de vue financier ainsi que selon la perspective opérationnelle non quantifiable. Les réalisations du programme par Objectif stratégique figurent en Appendice A.

Dans la troisième partie, la présente note couvre les résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour la période 2013-2015, complétés par des renseignements sur la ventilation des dépenses entre le Fonds AOSC et le Budget du Programme ordinaire durant la période de compte rendu.

L'Appendice B propose une mise à jour de la Résolution A36-17 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI* sous forme d'un Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, en vue de son adoption par l'Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à rappeler aux États contractants, lorsqu'ils examineront le développement de leur aviation civile, notamment les infrastructures, d'envisager l'utilité d'utiliser le Programme de coopération technique de l'OACI pour leurs projets d'aviation civile ;
- b) à inviter instamment les États contractants, lorsqu'ils mettront 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 du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) 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 les domaines clés de performance de la capacité, de l'efficacité et de l'infrastructure de la navigation aérienne, de la sécurité, de la sûreté ainsi que de la facilitation et de l'environnement ;

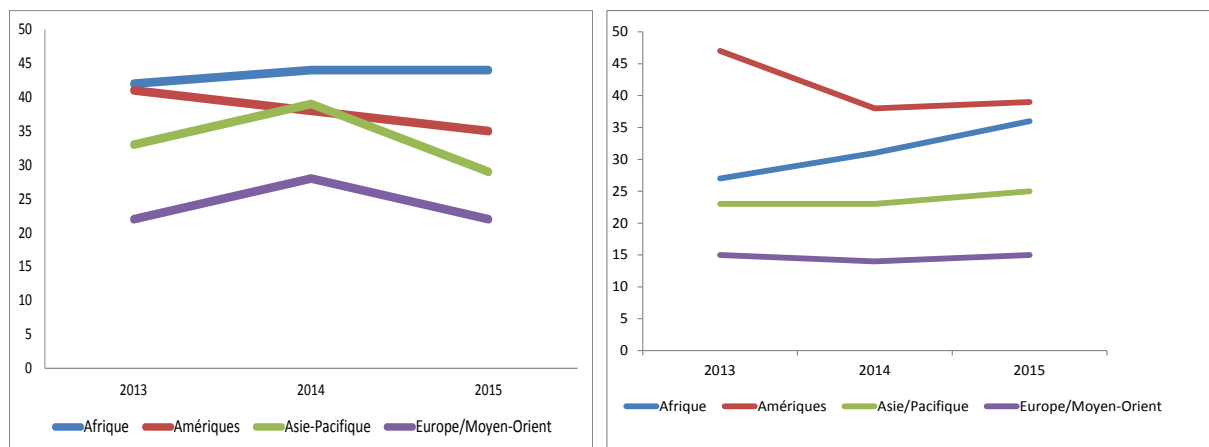
	<p>c) à demander à la Secrétaire générale de continuer à sensibiliser les États, les acteurs du secteur privé et les donateurs aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre de projets dans le domaine de l'aviation civile ;</p> <p>d) à adopter la version révisée de l'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI figurant en Appendice B.</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Le Programme de coopération technique de l'OACI est financé par des gouvernements, des donateurs, des institutions financières et d'autres entités allouant des fonds à des projets de coopération technique.
<i>Références :</i>	Doc 10022, <i>Résolutions en vigueur de l'Assemblée</i> (au 4 octobre 2013) Doc 10024, A38-EX (<i>Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif</i>) A39-WP/23, A39-WP/25, A39-WP/28, A39-WP/45

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Le Programme de coopération technique de l'OACI est le principal outil opérationnel pour promouvoir les objectifs des missions de coopération technique de l'Organisation, notamment le renforcement des capacités des États d'appliquer les normes et les pratiques recommandées (SARP) et les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI. Son importance soutenue a été réaffirmée par l'Assemblée dans plusieurs résolutions, notamment dans l'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI (Résolution A36-17), qui stipule que le Programme de coopération technique est 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 SARP, des PANS et des plans de navigation aérienne (ANP), ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile. Il est en outre l'un des principaux instruments avec lesquels l'OACI soutient les États pour qu'ils remédient à leurs carences et apportent des améliorations en matière d'aviation civile détectées notamment dans le cadre des programmes d'audit de l'OACI, des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).

1.2 La présente note a pour objet d'illustrer les résultats des performances du Programme de coopération technique durant le triennat 2013-2015, du point de vue financier ainsi que selon des perspectives opérationnelles non quantifiables, et de présenter une mise à jour des politiques et des stratégies de soutien technique pour le moyen et le long terme. La note ne brosse qu'un tableau général des activités entreprises durant cette période, des informations opérationnelles plus détaillées, dont des résumés des principaux projets exécutés, figurent dans les rapports annuels du Conseil de 2013, 2014 et 2015 (*Comité exécutif, Point 11*). Durant le triennat, la Direction de la coopération technique (TCB) a mis sur pied un ensemble important de projets financés principalement par les gouvernements ou les fournisseurs de services, qui ont grandement contribué au renforcement de la sécurité aérienne ainsi que de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, ainsi qu'au développement de l'infrastructure de l'aviation civile dans le monde. Une assistance a été apportée à plus de 150 pays au moyen de la mise en œuvre de 110 projets de coopération technique par année en moyenne.

Graphique 1 – Nombre d’États bénéficiaires et de projets par région



1.3 Durant la période de compte rendu de 2013-2015, la principale difficulté a été de retrouver le niveau de mise en œuvre atteint au cours des dix dernières années et de ramener la situation financière du Fonds des dépenses des services d’administration et de fonctionnement (AOSC) du Programme de coopération technique à un bon niveau, sans compromettre la capacité de la Direction de la coopération technique d’exécuter des projets et de fournir des services de qualité. La taille du Programme ayant diminué, avec ses conséquences sur le volume des dépenses de soutien (frais généraux d’administration) recouvrées des projets, le Fonds AOSC a essuyé des déficits financiers annuels répétés de 2007 à 2011. Compte tenu de la structure d’autofinancement de la Direction de la coopération technique qui doit recouvrer ses frais administratifs tout en veillant à maintenir au minimum les taux des coûts de soutien, des mesures d’économie prises en 2011 et qui ont continué d’être appliquées durant ce triennat, ajoutées à une hausse dans le nombre de projets et leur taux d’exécution, ont permis d’améliorer l’exécution du Programme et de renforcer la production de revenus, tout en réduisant les dépenses. Les résultats opérationnels laissent entrevoir des perspectives favorables, compte tenu du rétablissement de l’équilibre entre les revenus et les dépenses AOSC pour la première fois depuis 2012. Par ailleurs, la politique de recouvrement des coûts pour les coûts indirects engagés par le Budget du Programme ordinaire pour les services fournis à l’appui des activités de projets, qui a été adoptée par le Conseil en 2010, a été complétée par l’établissement d’un mécanisme d’ajustement par le Conseil en 2013, mettant fin au problème de longue date de la ventilation des coûts entre le Budget ordinaire et le Fonds AOSC.

1.4 Fait important, durant cette période, un Plan de gestion glissant d’un an a été établi pour le Programme de coopération technique, définissant des buts et des stratégies à suivre au cours des trois prochaines années, incluant les besoins financiers. Le Plan de gestion sert de feuille de route pour l’interaction entre la Direction de la coopération technique et le Conseil, compte tenu de son rôle de gouvernance, et a permis de mettre sur pied un processus de compte rendu stable et prévisible. Dans le cadre du Plan de gestion, il convient de souligner la consolidation du Système de gestion de la qualité qui est axé sur l’amélioration continue de l’efficacité et de la qualité de la prestation des services de TCB pour répondre aux attentes des clients : depuis septembre 2014, la certification de conformité à la norme ISO 9001:2008 a été obtenue par toutes les sections de TCB. En plus des enquêtes régulières sur la satisfaction des clients et l’analyse du retour d’information de ces derniers menées par TCB à l’appui de la norme ISO 9001:2008 sur le système de gestion de la qualité, le Conseil a eu recours en 2015 aux services d’un tiers pour la réalisation d’une enquête indépendante qui a confirmé que la majorité des clients sont essentiellement satisfaits ou très satisfaits des services de TCB en ce qui concerne tous les aspects des services évalués au moyen de l’enquête et qu’une prédominance claire de la satisfaction des clients peut être observée en ce qui concerne tous les aspects évalués des activités de la Direction.

1.5 Parmi les initiatives visant à améliorer les méthodes de travail de la Direction, l'année 2014 a marqué l'élaboration initiale d'une solution de gestion des processus organisationnels (BPMS) pour l'automatisation et l'optimisation des processus de TCB, qui facilitera la surveillance et le compte rendu de tous les projets en cours, améliorera l'efficacité au moyen de la réduction des courriels et des flux de documents sous format papier et fournira des capacités de gestion des documents et des pistes d'audit, en servant d'interface aux applications actuelles, en particulier le système de planification des ressources (ERP) de l'OACI (Agresso). Le système devrait être opérationnel au sein la Section d'exécution des projets en 2017 et entièrement fonctionnel dans toutes les sections de la Direction en 2018.

2. POLITIQUE ET STRATÉGIE DE SOUTIEN TECHNIQUE

2.1 Au fur et à mesure de l'évolution des activités d'assistance technique et de coopération technique de l'OACI, la 36^e session de l'Assemblée a constaté la nécessité d'établir une distinction claire, afin de répartir de manière coordonnée toutes les activités de soutien à la mise en œuvre au sein du Secrétariat évitant ainsi les doubles emplois et les redondances. La 38^e session de l'Assemblée a donc approuvé que le Conseil, dans le contexte de l'Organisation, redéfinisse les termes Assistance technique et Coopération technique comme suit :

- a) **Assistance technique** : toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le Budget du programme ordinaire et/ou des Fonds de contributions volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une Direction ou un Bureau quelconque selon la nature et la durée du projet.
- b) **Coopération technique** : 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.

2.2 L'assistance technique et la coopération technique sont deux composantes également essentielles de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), dans le cadre de laquelle l'OACI vise à aider tous les États à mettre en œuvre les SARP, politiques et procédures de l'OACI relevant de tous les Objectifs stratégiques (A39-/WP/23), renforçant ainsi la contribution du secteur de l'aviation à la réalisation du Programme de développement durable des Nations Unies (ONU) à l'horizon 2030 (A39-WP/25). La création de partenariats et la mise en commun des ressources sont nécessaires pour obtenir un financement durable et prévisible du soutien technique et éviter les doubles emplois. Étant donné qu'un pourcentage élevé des États membres de l'OACI ne dispose pas des fonds requis pour développer efficacement et systématiquement leurs infrastructures et leurs ressources humaines d'aviation civile, le Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) a été adopté comme stratégie complémentaire à l'initiative NCLB pour coordonner le déploiement de professionnels de l'aviation travaillant, à titre volontaire, dans l'intérêt des gouvernements ayant besoin d'assistance (A39-WP/45).

2.3 Concernant l'assistance technique, le Conseil a chargé la Secrétaire générale de gérer la façon dont cette assistance est fournie aux États et organisée au sein du Secrétariat, afin d'assurer que le Programme d'assistance technique de l'OACI soit mis en œuvre par la Direction ou le Bureau le plus approprié pour un projet et une activité en particulier. Par conséquent, dans le cadre du Programme ordinaire, l'assistance technique est essentiellement coordonnée par le biais des bureaux régionaux et des Sections de la planification et du soutien de la mise en œuvre des Directions de la navigation aérienne et du transport aérien. Quant à la mise en œuvre du Programme de coopération technique de l'OACI,

elle demeure du ressort de la Direction de la coopération technique, qui fournira également de l'assistance technique, si la Secrétaire générale le décide.

2.4 Au cours du triennat 2013-2015, des efforts ont été déployés en vue de renforcer la stratégie de l'Organisation en matière d'assistance technique, notamment en ce qui concerne la nouvelle répartition des responsabilités, qui a eu pour effet d'améliorer la coordination au sein du Secrétariat. À l'optimisation de l'affectation des ressources destinées aux activités d'assistance technique, selon les critères et les principes de financement adoptés par le Conseil, s'est ajoutée une nouvelle politique sur la mobilisation des ressources, y compris la gestion des Fonds volontaires de l'OACI. Six projets d'assistance technique financés par le Fonds pour la sécurité de l'aviation et le Fonds de sûreté de l'aviation de l'OACI ont été mis en œuvre par la Direction de la coopération technique durant la période de compte rendu. Un rapport distinct sur le Programme d'assistance technique de l'OACI est fourni sous couvert de la note A39-WP/28.

2.5 Un mécanisme d'assurance de la qualité a été établi grâce auquel est inscrite au Programme ordinaire l'assurance de la qualité des projets dans le domaine de la sécurité des vols, qu'on réalise en veillant à ce que soient respectées les plus hautes normes de qualité à chacune des étapes du cycle, en particulier s'il s'agit de la mise en œuvre des SARP de l'OACI. Ce mécanisme a contribué à améliorer l'efficacité de l'assistance apportée aux États dont le cas a été déferé à la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) en vue de remédier à des préoccupations significatives de sécurité (SSC).

2.6 En ce qui concerne la coopération technique, une participation plus directe des bureaux régionaux a été notamment observée durant le triennat, en particulier dans la gestion des projets régionaux de coopération technique et l'apport d'un soutien dans la sélection des experts de terrain, ainsi que la consolidation concomitante des processus connexes. Selon les nouveaux arrangements de travail, un soutien a continué d'être apporté, au besoin, par le Programme ordinaire sur les aspects techniques des projets, y compris la priorisation en fonction de la portée et des éléments livrables des projets, conformément aux constatations des audits de l'OACI. Le bon fonctionnement de la Commission des contrats de l'OACI, avec la participation de la Direction des affaires juridiques, de la Sous-Direction des finances et de la Direction de la navigation aérienne, a continué de protéger l'Organisation de risques financiers potentiels et d'assurer la bonne application des processus d'acquisition, en particulier concernant les normes de conduite des Nations Unies et les dispositions du Code des acquisitions de l'OACI.

2.7 L'adoption par le Conseil de nouvelles définitions des termes « assistance technique » et « coopération technique » et des critères pour l'attribution de fonds aux activités d'assistance technique ont eu une incidence sur des Résolutions en vigueur de l'Assemblée liées à l'assistance et/ou la coopération technique. Par conséquent, une mise à jour de la Résolution A36-17 — *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI*, sous forme d'un projet d'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, figure en Appendice B de la présente note.

3. VUE D'ENSEMBLE DE L'EXÉCUTION DU PROGRAMME

Montant total lié à l'exécution du Programme

3.1 Le montant total lié à l'exécution du Programme de coopération technique (mise en œuvre) lors du triennat 2013-2015 s'élevait à 389,7 millions USD. La comparaison avec les deux triennats précédents (460,4 millions USD et 337,9 millions USD, respectivement) illustrée dans le

Tableau 1 traduit une baisse de 70,7 millions USD, soit 18,1 %, en ce qui concerne la période d'exécution du Programme la plus longue et une hausse de 51,8 millions USD, soit 15,3 %, par rapport au triennat précédent.

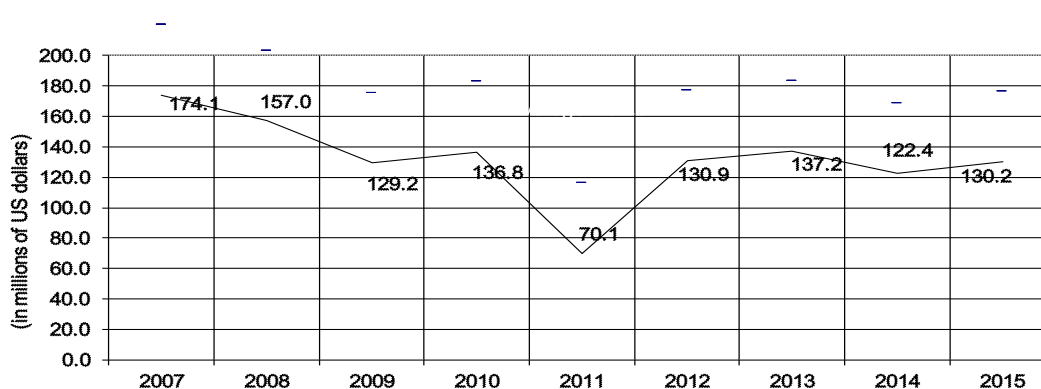
Tableau 1 – Montant total de l'exécution du Programme

Montant total de l'exécution du Programme (en dollars US)					
2007	174 116 835	2010	136 840 564	2013	137 158 149
2008	156 974 837	2011	70 094 756	2014	122 367 931
2009	129 274 504	2012	130 941 497	2015	130 181 131
	460 366 176		337 876 817		389 707 211

Tendance annuelle du montant lié à l'exécution du Programme

3.2 Le Graphique 2 illustre la tendance liée à l'exécution au cours des trois derniers triennats, démontrant la fluctuation générale du Programme, due à l'influence de plusieurs facteurs échappant au contrôle de l'OACI, puisque les projets sont mis en œuvre à la demande des États et sont tributaires de la rapidité du financement et de l'approbation des activités par les gouvernements. L'année 2007 a marqué le taux d'exécution le plus élevé de l'histoire du Programme qui s'est élevé à 174 millions USD, s'expliquant en partie par une acquisition important en équipement d'aviation et des activités à grande échelle liées au développement aéroportuaire. Une tendance à la baisse a par la suite été enregistrée ; toutefois, depuis 2009, le montant lié à l'exécution annuelle du Programme est resté relativement stable, soit à un niveau moyen de 134,8 millions USD, à l'exception de l'année 2011 où ce montant a connu un recul net en atteignant 70,1 millions USD, en raison de la fin de contrats d'acquisition de gros volume à long terme. Le triennat s'est achevé avec un Programme de 130,2 millions USD en 2015. Il ressort des prévisions pour l'exercice en cours que cette tendance se maintiendra. En moyenne, l'exécution annuelle du Programme doit s'élever à 125 millions USD pour que l'OACI recouvre complètement ses frais d'administration.

Graphique 2 – Tendance annuelle du montant lié à l'exécution du Programme



Sources de financement

3.3. Les sources générales de financement sont restées similaires à celles du triennat précédent, la plus grande part provenant des gouvernements finançant leurs propres projets (99 %), tandis que les fonds du PNUD destinés aux activités de base ont représenté environ 0,3 % du Programme total. Les contributions des donateurs se sont élevées à 2,7 millions USD (0,7 %), comparées à 3,9 millions USD (1,1 %) et 3,8 millions USD (0,5 %) au cours des périodes 2010-2012 et 2007-2009 respectivement, dont la différence s'explique par un total de 1,7 million USD en contributions volontaires de l'OACI destinées aux projets mis en œuvre au moyen de TCB et déclarées dans le cadre du Programme d'assistance technique depuis 2013. Le tableau 2 indique brièvement les contributions extérieures des donateurs dans le cadre du Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI.

Tableau 2 – Sources extérieures de financement de 2007 à 2015

Sources de financement (en USD)	Total 2007-2009	Total 2010-2012	Total 2013-2015 **	TOTAL GÉNÉRAL
Airbus	507 800	431 200	208 119	1 147 119
Aerothai	0	19 973	0	19 973
Boeing	126 000	381 500	208 616	716 116
Commission européenne	519 000	146 900	0	665 900
FAA	0	464 200	23 431	487 631
IFFAS	367 200	949 600	0	1 316 800
Espagne	416 800	502 900	121 875	1 041 575
Transports Canada	342 500	180 800	183 486	706 786
PNUD - MDTF	1 151 720	117 200	0	1 268 920
UNDPKO	0	602 425	279 600	882 025
Fonds SAFE *	0	14 000	0	14 000
Banque mondiale	380 000	100 000	0	480 000
Total	3 811 020	3 910 698	1 025 127	8 746 845

* Depuis 2013, les fonds de l'OACI provenant des contributions volontaires sont déclarés dans le cadre du Programme d'assistance technique conformément à la note C-DEC 197/2 sur les définitions de l'assistance technique et de la coopération technique.

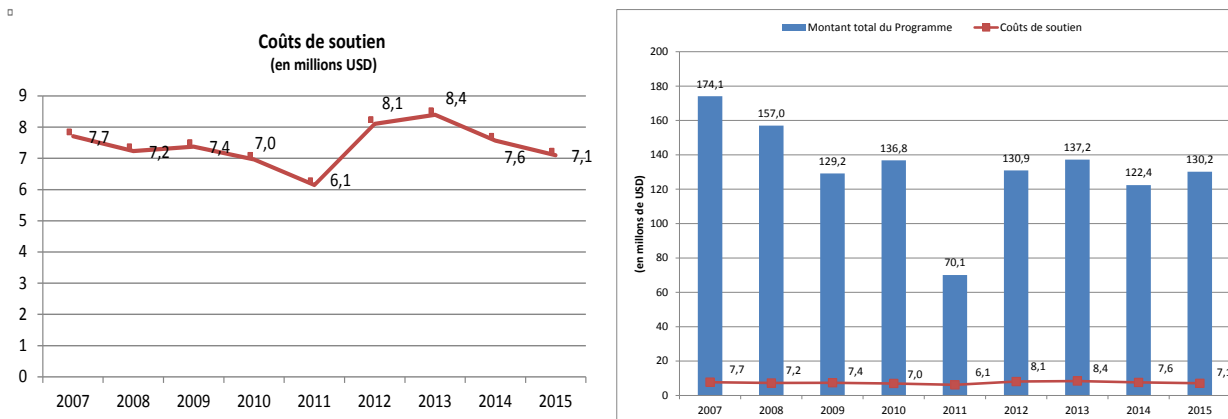
**Les chiffres totaux ne comprennent pas les contributions volontaires provenant du Fonds AVSEC (235 590 USD), du Fonds SAFE (1 013 564 USD) et du Fonds SAFE (France) affecté (431 645 USD) aux projets d'assistance technique mis en œuvre par TCB.

Coûts de soutien

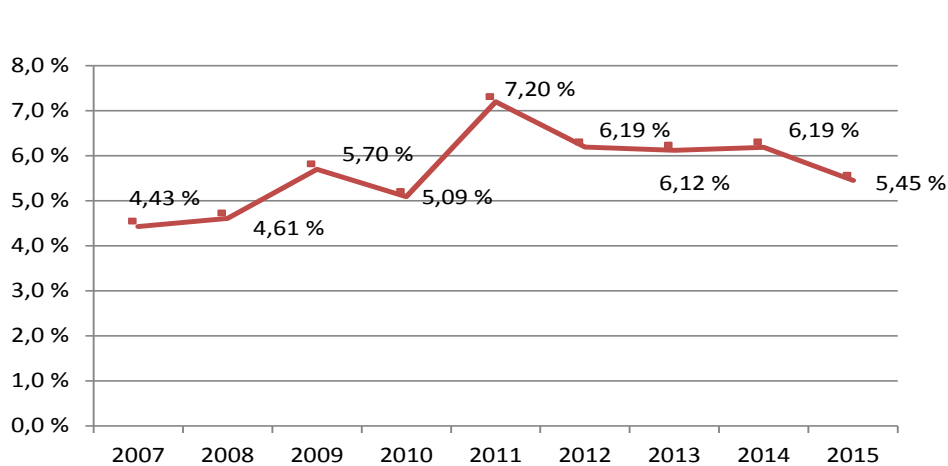
3.4 Le total des coûts de soutien (revenus en frais administratifs) recouvré de l'administration du Programme de coopération technique, comparé aux dépenses totales de 389,8 millions USD du Programme pour 2013-2015, s'est élevé à 23,1 millions USD, représentant une moyenne de 5,9 % pour la période, comparé à 6,3 % pour le triennat 2010-2012 et 4,8 % pour le triennat 2007-2009. Le graphique 3 indique les coûts de soutien recouverts au cours des trois derniers triennats, révélant une tendance

relativement stable du ratio moyen des coûts de soutien du triennat actuel proportionnellement aux légères variations du volume du Programme. Ceci cadre avec la demande de l'Assemblée de minimiser les frais généraux d'administration (coûts de soutien) liés aux projets dans la mesure du possible (Résolution A36-17). Les variations annuelles dans les taux des coûts de soutien indiqués dans le graphique 4 résultent de l'influence de la ventilation effective des revenus par élément du Programme, puisque les éléments matériel et sous-contrats ont un taux de coûts de soutien plus faible par rapport aux éléments personnel ou formation. Des coûts de soutien ne dépassant normalement pas 10 % sont appliqués aux projets du Fonds d'affectation spéciale comme taux fixe, mais ils peuvent varier selon les éléments du projet dans le cadre des Accords de services de gestion (MSA), dépendamment de la complexité de l'activité. Les taux des coûts de soutien pour l'élément matériel au titre des MSA et du Service d'acquisition d'aviation civile (CAPS) sont des facteurs variables et régressifs avec l'augmentation du volume des commandes, de 8 % à 4,9 %, et sont négociables au-dessus du seuil de 5 millions USD. Ces taux sont négociés et convenus par les États et sont indiqués dans les accords conclus individuellement avec l'OACI.

Graphique 3 – Coûts de soutien recouvrés de 2007 à 2015



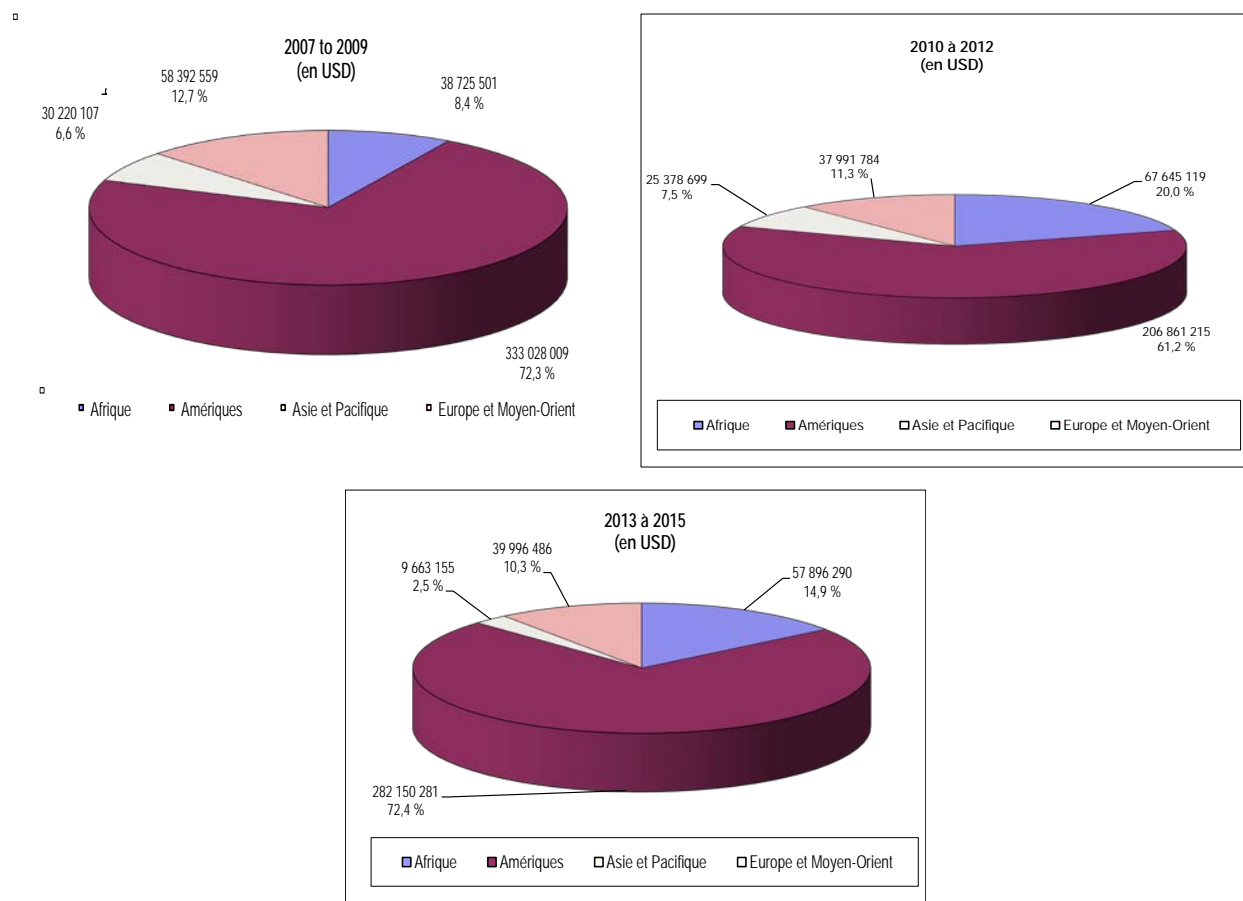
Graphique 4 – Taux moyen annuel des coûts de soutien 2007 à 2015



Exécution du Programme par région

3.5 Le Graphique 5 illustre l'exécution totale du Programme de coopération technique par région géographique. La Région Afrique correspond à 14,9 % du Programme total mis en œuvre durant la période 2013-2015, comparé à 20 % pour le triennat 2010-2012 et 8,4 % pour le triennat 2007-2009, soit une hausse substantielle de l'exécution du Programme de l'ordre de 74,7 % depuis 2007 et une baisse légère d'environ 14,4 % dans le triennat actuel. La Région Asie et Pacifique représentait 2,5 % de l'exécution totale du Programme, avec un ratio moyen de 7,5 % pour la période 2010-2012 et de 6,6 % pour la période 2007-2009, ce qui constituait une baisse de 61,9 % dans le volume du programme pour la période de compte rendu. Grâce à une hausse du volume du Programme de l'ordre de 36,4 % au cours du dernier triennat, la Région des Amériques a continué de bénéficier de la plus grande partie de l'exécution du Programme, soit 72,4 %, comparé à 61,2 % et 72,3 % au cours des deux triennats précédents. Enfin, la Région Europe et Moyen-Orient représentait 10,3 % de la mise en œuvre totale du Programme, par rapport à un ratio de 11,3 % et 12,7 % durant les périodes précédentes, enregistrant ainsi une légère hausse de 5,3 % dans le triennat actuel. Les variations du ratio de répartition géographique étaient essentiellement influencées par le nombre et le type des demandes, ainsi que par le financement mis à disposition par les États.

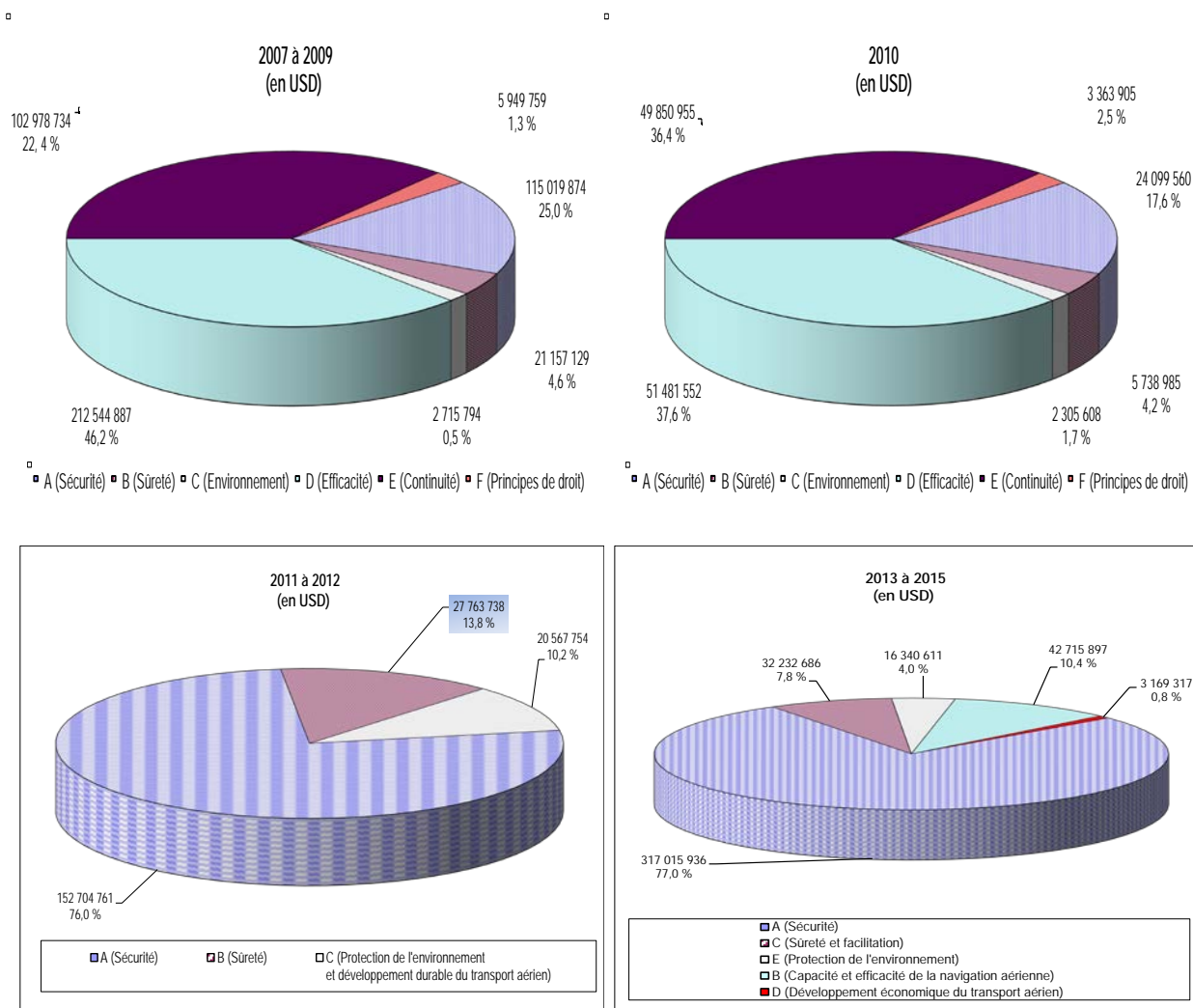
Graphique 5 – Exécution du Programme par région



Exécution du Programme par Objectif stratégique

3.6 Le Graphique 6 montre la ventilation du Programme de coopération technique par Objectif stratégique, illustrant la contribution globale des projets à la réalisation des objectifs de l'OACI pour les triennats 2007-2009, 2010-2012 et 2013-2015 et l'accent fort mis par les états sur les priorités en matière de sécurité et de navigation aérienne.

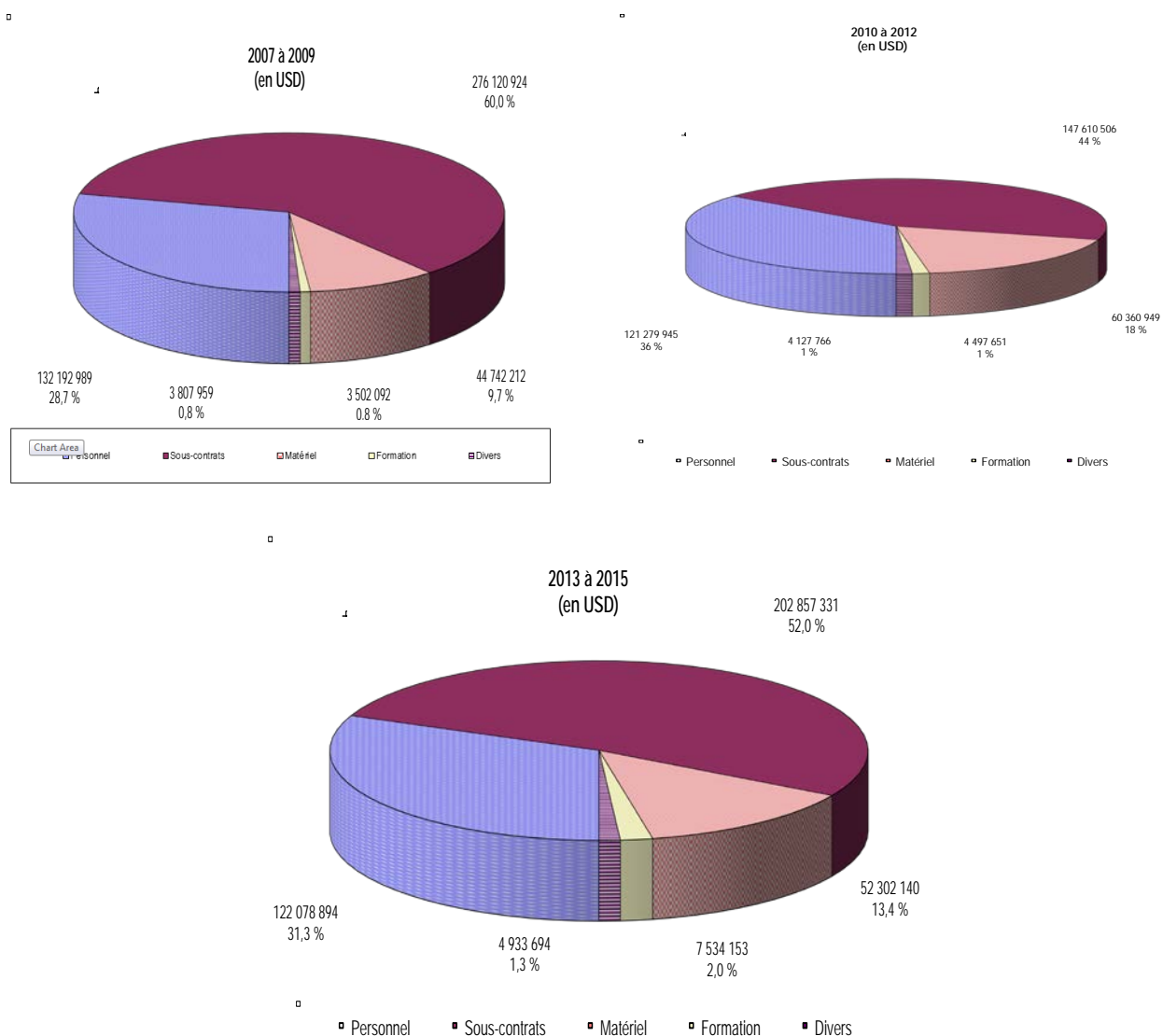
Graphique 6 – Exécution du Programme par Objectif stratégique



Exécution du programme par élément

3.7 La ventilation par élément de programme est restée relativement stable, comme l'illustre le Graphique 7. Comme part du Programme total, l'élément acquisition, couvrant le matériel et les sous-contrats, continue de représenter le plus gros volume d'activités, soit 65,4 %, malgré des variations considérables des dépenses au cours du triennat. L'élément personnel s'élevant à 31,3 % a connu une légère baisse d'environ 4,6 % au cours du dernier triennat, tout en maintenant le niveau général des dépenses. La formation a représenté une moyenne de 1,9 % du Programme total durant le triennat, connaissant une augmentation de 115 % en volume depuis la période de compte rendu de 2007-2009.

Graphique 7 – Exécution du Programme par élément



Résultats visés du Programme par élément

- 3.8 Les principaux résultats visés durant la période 2013-2015 comprenaient :
- a) le déploiement de 777 experts internationaux sur le terrain, qui ont mené des missions de consultation ou servi d'instructeurs ou de personnel exécutif ;
 - b) le recrutement de 2 212 experts nationaux pour des administrations de l'aviation civile ;
 - c) la formation dans le pays de 13 657 employés d'aviation civile dans le cadre de cours de formation, d'ateliers et de séminaires nationaux et régionaux ;
 - d) la formation de 1 370 employés nationaux par les fournisseurs d'équipements dans le cadre de contrats d'acquisition ;
 - e) l'octroi de bourses dans le domaine de l'aviation auprès de divers instituts de formation pour 2 041 employés nationaux au titre du Programme de bourses et du Programme de formation des pays en développement de l'OACI ainsi que du programme de formation et de bourse des Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)/Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) ;
 - f) l'acquisition de matériel et de services majeurs d'aviation civile, pour une valeur totale de 251,5 millions USD.

Tableau 3 – Résultats visés du Programme par élément

	2007 - 2009		2010 - 2012		2013 - 2015	
Experts internationaux sur le terrain	1125	1851 mois/travail	983	1576 mois/travail	777	1173 mois/travail
Experts nationaux	4263		2462		2212	
Nationaux formés dans le pays	6385		11541		13657	
Nationaux formés par le fournisseur	1118		945		1370	
Bourses octroyées	1293		2215		2041	
Matériel et services	320,9 millions USD		208 millions USD		251,5 millions USD	

3.9 Les résultats détaillés des performances opérationnelles annuelles par élément sont présentés dans les rapports annuels du Conseil à l'intention de l'Assemblée, incluant un résumé des objectifs visés et des résultats visés des principaux projets de coopération technique mis en œuvre durant cette période sur une base individuelle, sous-régionale et régionale

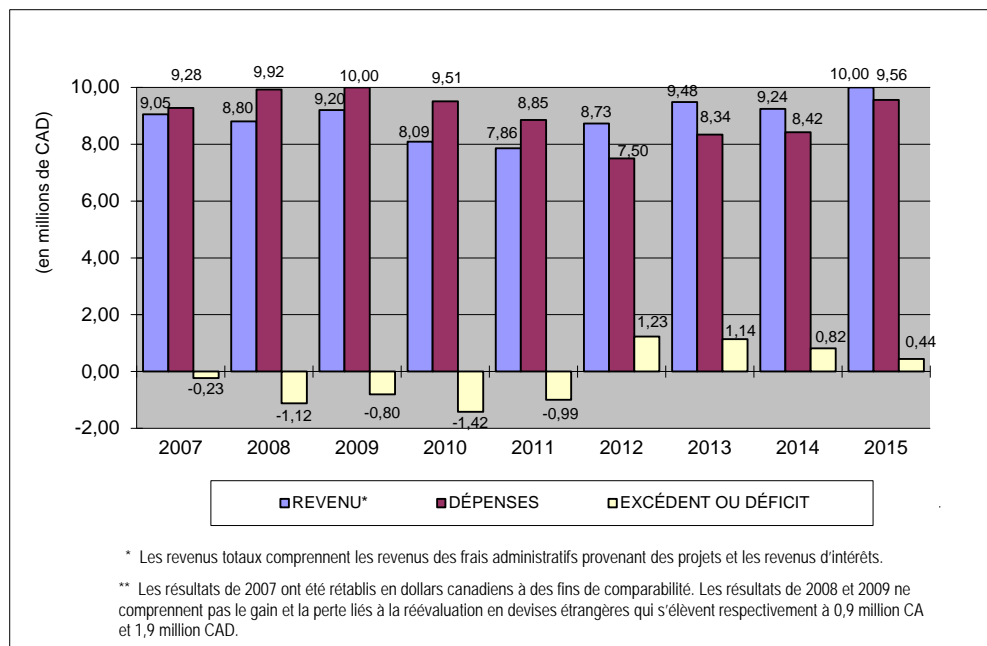
3.10 Une liste de réalisations du Programme par Objectif stratégique durant la période 2013-2015 figure en Appendice A.

4. REVENUS ET DÉPENSES DU FONDS AOSC ¹

4.1 Les frais administratifs perçus pour l'exécution de projets sur la base du principe du recouvrement des coûts sont gérés par le Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC), qui est utilisé pour couvrir les coûts totaux d'administration, de fonctionnement et de soutien du Programme de coopération technique. Il couvre les dépenses au sein de TCB, incluant les coûts du personnel, ainsi que les dépenses du Programme ordinaire pour les services fournis à TCB.

4.2 Les résultats des activités montrent que le Fonds AOSC a recouvré la totalité de ses coûts durant le triennat 2013-2015. Les revenus ont dépassé les dépenses de 1,14 millions CAD en 2013, de 0,82 million CAD en 2014 et de 0,44 million CAD en 2015. Grâce à la stabilité des résultats du Programme qui se sont répercutés sur le volume des coûts de soutien recouverts des projets, et une réduction générale des dépenses à la suite de l'application d'un certain nombre de mesures d'économie durant le triennat visant à mettre un frein à la tendance déficitaire des cinq années consécutives allant de 2007 à 2011, le Fonds AOSC s'est retrouvé en 2012 avec un excédent pour la première fois. Au 31 décembre 2015, le Fonds AOSC accumulé s'élevait à 3,9 millions CAD.²

Graphique 8 – Revenus et dépenses du Fonds AOSC



¹ Les états financiers de l'OACI sont présentés en dollars canadiens depuis 2008. Afin d'en assurer la comparabilité, les résultats financiers du Fonds AOSC de 2007 ont été recalculés en dollars canadiens aux fins du présent rapport, aux taux de change moyens de l'ONU pour cette année.

² Le Fonds AOSC accumulé se compose de fonds excédentaires de réserve qui sont utilisés pour couvrir les déficits éventuels des activités du Programme, et pour payer, s'il y a lieu, les primes de licenciement du personnel. Les gains ou pertes de change non réalisés de 939 000 CAD et de 1 939 000 CAD pour 2008 et 2009 respectivement, résultant de la conversion des fonds AOSC du dollar US en dollar canadien au taux de change de l'ONU au 31 décembre 2009, ont été déduits du solde du Fonds AOSC, donnant un résultat net de 1 million CAD.

4.3 Les dépenses totales incluent les coûts imputés au Fonds AOSC pour les services de soutien fournis par le personnel du Programme ordinaire à l'appui du Programme de coopération technique, d'une valeur de 3,6 millions CAD durant le triennat 2013-2015. Les dépenses comprennent également des coûts de 422 000 CAD, imputés au Fonds AOSC pour des postes de dépenses communs supplémentaires, notamment des frais d'audit externe, des coûts communs des Nations Unies, l'assurance du bâtiment et les avantages médicaux après la cessation de service, portant le total des coûts recouverts par le Budget ordinaire auprès du Fonds AOSC pour le triennat à environ 4 millions CAD. Les coûts de 496 000 CAD prévus annuellement dans le Budget ordinaire pour les services d'acquisition et de voyages fournis par TCB au Programme ordinaire, d'un total de 1,5 million CAD, n'ont pas pu être recouverts par le Fonds AOSC durant le triennat.

5. RÉPARTITION DES DÉPENSES ENTRE LE BUDGET DU PROGRAMME ORDINAIRE ET LE FONDS AOSC

5.1 En 2010, le Conseil avait adopté une nouvelle politique de recouvrement des coûts afin de tenir compte des coûts indirects engagés par le Programme ordinaire pour fournir des services de soutien à TCB. Il a été déterminé que les coûts à recouvrer devraient être comptabilisés en dollars et en remplaçant par un virement annuel de fonds du Compte AOSC au Budget ordinaire la pratique habituelle de financer un certain nombre de postes de TCB dans le Programme ordinaire

5.2 Aux fins d'exécution de cette décision, 22 postes financés par l'AOSC situés dans le Programme ordinaire ont été absorbés par le Budget ordinaire en 2010, pendant qu'une enquête menée pour déterminer le temps effectivement nécessité par le personnel du Programme ordinaire pour fournir un appui direct aux activités de projets a mis en évidence que les coûts à imputer à TCB sur une base annuelle s'élevaient à 1 202 117 CAD. Le Conseil a adopté en novembre 2013 un mécanisme d'ajustement du montant à recouvrer du Fonds AOSC, à utiliser au besoin.

5.3 À l'inverse, les coûts engagés par TCB pour les services d'acquisition et de voyages fournis au Programme ordinaire s'élevant à 496 000 CAD devront être remboursés par le Budget du Programme ordinaire à compter du triennat 2017-2019, comme l'indique le projet de Budget.

Programme de coopération technique Réalizations par Objectif stratégique

1. Les principales réalisations du Programme de coopération technique par domaine de soutien technique aux États durant la période 2013-2015 sont les suivantes :

a) Sécurité

- i) Assistance à l'établissement et l'exploitation d'organisations de supervision de la sécurité et de programmes de coopération ; renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États par l'élaboration et la mise en œuvre de Plans d'action correctrice (CAP) et l'atténuation des préoccupations significatives de sécurité, des carences détectées par l'USOAP et d'autres constatations liées à la sécurité ; transition à la CMA de l'USOAP ; soutien dans la préparation des audits de l'USOAP de l'OACI ; assistance aux Missions de validation coordonnées (ICVM) et à la réalisation des inspections liées à la supervision de la sécurité ; élaboration et mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité (PNS) et de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ; établissement, traduction, révision et harmonisation des législations, réglementations et procédures de base en matière d'aviation civile ; établissement, révision, modification et mise en œuvre de normes et de procédures de sécurité et de programmes de sécurité à long terme ; évaluation, renforcement et modernisation des autorités de l'aviation civile (CAA) ; renforcement des capacités des États dans les domaines suivants : opérations aériennes, navigabilité, enquêtes sur les accidents et incidents, certification et inspection des aéroports, et sauvetage et lutte contre l'incendie (RFF) ; mise sur pied d'une commission indépendante d'enquête sur les accidents au sein d'une CAA nouvellement créée ; établissement et exploitation d'une agence d'enquête sur les accidents ; mise en œuvre de solutions logicielles pour les procédures de planification des vols, d'octroi des licences et de contrôle météorologique ; développement de systèmes de suivi des activités et de surveillance des inspecteurs sur le web et établissement du Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) dans une sous-région.
- ii) Cours de formation dans une vaste gamme de sujets liés à la sécurité, notamment : la navigabilité, les opérations aériennes, l'octroi de licence au personnel, les enquêtes sur les accidents d'aviation et leur prévention, les outils de sécurité électronique, la certification, l'inspection et la sécurité d'aérodrome, les opérations aéroportuaires, la formation des pilotes sur simulateurs, les Systèmes de gestion de la sécurité (SMS), la supervision de la sécurité et la formation des inspecteurs, le transport aérien des marchandises dangereuses et l'échange de données d'inspections de sécurité de l'aire de trafic (IDISR) ; préparation de plans de modernisation pour les institutions de formation et plans pour l'introduction de systèmes de gestion de la qualité (SGQ) : assistance à la certification des programmes de formation pour l'obtention de licences de pilote de ligne (ATPL).
- iii) Réalisation d'analyses des écarts par rapport à l'Annexe 14 (Aérodromes) de l'OACI et sur les systèmes d'enquête d'accidents aériens ; préparation de plans d'intervention, d'études de faisabilité et d'études aéronautiques ; évaluation de la conformité des pistes aux SARP ; évaluation des aérodromes d'un État sur la base

d'un mandat des Nations Unies ; assistance à la préparation de rapports de conformité liés aux inspections d'aéronefs étrangers ; assistance à la certification et à la surveillance des organismes de maintenance, des organismes de formation agréés et des aérodromes ainsi qu'à la certification des exploitants aériens.

- iv) Acquisition d'un aéronef pour l'étalonnage en vol équipé d'un système automatisé d'inspection en vol (AFIS), d'ambulances, de hangars semi-permanents, de matériel médical, de systèmes d'éclairage portables, d'équipement matériel de lutte contre l'incendie, de systèmes et de matériel de soutien aéroportuaire ; construction d'une aire de trafic éloignée ; fourniture de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFF) et de guidage au sol ainsi que de soutien et d'entretien technique du matériel de navigabilité et des balayeuses de piste.

b) Sûreté et facilitation

- i) Assistance régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, notamment une assistance dans le cadre de la correction des carences détectées par l'USAP et d'autres constatations liées à la sûreté de l'aviation, organisation de missions d'assistance technique et de formations pour les inspecteurs et d'autres formations portant sur la sûreté provision ; réalisation d'inspections de sûreté aéroportuaire et d'analyses des écarts concernant la mise en œuvre des programmes de sûreté de l'aviation ; évaluation de l'efficacité des contrôles de sûreté de l'aviation et élaboration de mesures d'atténuation ; élaboration et révision de législations, de procédures et de documents d'orientation de sûreté de l'aviation à l'échelle nationale ; mise au point d'un modèle de Programme national de sûreté de l'aviation civile ; établissement d'un Programme de sûreté aux aéroports ; évaluation de la structure organisationnelle et des responsabilités de bureaux nationaux d'inspection de la sûreté de l'aviation.
- ii) Renforcement des capacités des ressources humaines des États en matière de sûreté de l'aviation, en organisant des séminaires internationaux au moyen de l'organisation de séminaires internationaux, de cours et d'ateliers sur la sûreté de l'aviation ; formation d'instructeurs et d'inspecteurs et autres formations liées à la sûreté à l'intention du personnel national ; établissement d'un centre de formation national à la sûreté de l'aviation civile et assistance à son admission comme Centre de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI.
- iii) Services de consultations et d'analyses des écarts concernant la mise en œuvre de systèmes de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et établissement de plans d'action pour la mise en œuvre de systèmes de frontières, de visas et de passeports électroniques.
- iv) Acquisition de systèmes et de matériel de sûreté ; aide à l'installation, l'entretien, le soutien et la formation dans l'utilisation de logiciels liés aux systèmes intelligents ; assistance logicielle pour les systèmes d'embarquement et d'enregistrement ; entretien du matériel de tomographie et amélioration de l'équipement de sûreté des systèmes à double contrôle d'accès.

c) Protection de l'environnement

- i) Réalisation d'études d'impact environnemental, social et économique en ce qui concerne les projets de développement des aéroports ; assistance à la préparation et à l'élaboration de Plans d'action environnementaux visant la réduction des émissions de dioxyde de carbone et à l'examen et la modification de Plans d'action pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale et préparation d'un plan de travail coordonné pour la mise en œuvre de mesures nationales visant à répondre aux questions liées au changement climatique et aux réductions des émissions de carbone.
- ii) Mise en œuvre de programmes de renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement au moyen d'ateliers portant sur l'environnement ; formation dans le domaine de la gestion des émissions des gaz à effet de serre des aéroports et organisation de manifestations internationales sur des sujets ayant trait à l'environnement.
- iii) Élaboration de spécifications pour le remplacement d'installations existantes de radars primaires de surveillance / radars secondaires de surveillance (PSR/SSR), de centres de contrôle régionaux (ACC) et de tours de contrôle des aéroports, en vue d'appliquer des normes en matière de protection de l'environnement.

d) Développement économique du transport aérien

- i) Établissement de Plans directeurs de l'aviation civile (CAMP), de plans généraux d'aéroport et de prévisions du trafic aérien ; examen des systèmes de perception des redevances d'aéroport et de la capacité des créneaux des aéroports ; assistance à la collecte des redevances de services de navigation aérienne de route ; étude d'impact social et économique relative aux aéroports internationaux ; développement de systèmes d'assurance de la qualité du transport aérien ; mise à disposition de services d'experts concernant l'économie du trafic aérien et le développement de structures de la Direction du transport aérien ; examen et modification des règlements relatifs à la manutention au sol et mise à disposition d'experts juridiques sur plusieurs instruments et questions juridiques d'ordre international liés au secteur de l'aviation civile.
- ii) Cours de formation à la gestion de l'aviation civile et à la politique aéronautique.
- iii) Préparation d'une demande de qualification et d'une demande de proposition et examen et modification d'un accord de concession d'un partenariat public-privé (PPP) en vue de la modernisation d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) dans un État.

e) Capacité et efficacité de la navigation aérienne

- i) Réalisation d'études de faisabilité et de plans directeurs relatifs aux aéroports, notamment l'expansion ou la modernisation d'installations et de services d'aéroports internationaux ; élaboration de projets de règlement en matière de supervision de la sécurité des services de navigation aérienne (ANS) et examen et modification des

règlements de navigation aérienne et de manutention au sol ; création de documents pour la mise en œuvre de la navigation fondée sur la performance (PBN) ; mise à disposition d'experts dans les domaines de la communication, la navigation, la surveillance et la gestion du trafic aérien (CNS/ATM).

- ii) Assistance à la mise en œuvre de la PBN, des installations et des services du Plan de navigation aérienne et du réseau numérique REDDIG II ; assistance à la certification des fournisseurs de services de navigation aérienne ; soutien pour la certification de systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle de la circulation de surface (ASMGCS) et la certification et l'intégration de nouveaux radars ; assistance relative à l'approbation de procédures de vol et soutien de conception de procédures PBN.
- iii) Mise à disposition de services d'information de vol au nom d'un État ; évaluations des risques pour la sécurité des services de la circulation aérienne (ATS), notamment en vue de l'intégration des solutions et de services de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) et de surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) ; fourniture de services d'information aéronautique (AIS) ; enquêtes sur le terrain pour la collecte de données pour le réseau satellite AFISNET ; évaluations sur place des aires de manœuvre et de mouvement des aéroports ; assistance à la gestion de contrat de services MEVA II pour la fourniture de services de télécommunications aéronautiques opérationnelles par satellite.
- iv) Cours de formation dans un large éventail de sujets liés à la navigation, notamment la politique en matière de navigation aérienne, l'ingénierie aéroportuaire (planification et construction), la maintenance d'émetteur radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence / dispositif de mesure de distance (DVOR/DME), la maintenance de système d'atterrissage aux instruments (ILS), les systèmes de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), l'installation et l'exploitation des aides à la navigation, l'exploitation des aéroports dans les aéroports, le système ARTS, la mise en œuvre et la conception de procédures de PBN, le contrôle d'approche radar, la recherche et sauvetage et CNS/ATM, les services de navigation aérienne (ANS) et de météorologie aéronautique ainsi que les ateliers sur l'assurance de la qualité ou la mise en œuvre de la PBN ; formation opérationnelle et technique en usine et formation sur le terrain à l'intention du personnel de maintenance.
- v) Acquisition de matériel et de services pour la modernisation des aéroports et les plans d'urgence, tels que des tours mobiles, des radars primaires et secondaires et des centres de contrôle régionaux, des commutateurs vocaux, des systèmes de communication très hautes fréquences (VHF), y compris : services automatiques d'information de région terminale (ATIS) pour le contrôle d'approche et d'aérodrome, équipement de communication VHF pour le contrôle régional, réseau de télécommunications aéronautiques (ATN), liaisons radio, système d'enregistrement audio associé au système de contrôle vocal (VCS) du contrôle de la circulation aérienne (ATC), systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS), radiophare omnidirectionnel (VOR) VHF, systèmes de gestion du trafic aérien (ATM), système d'information géographique (GIS), dispositif de mesure de distance (DME), système de messagerie aéronautique (AMHS), système d'observation météorologique automatisée (AWOS), et élaboration de spécifications techniques, essais de réception sur place et formation sur le terrain à l'intention du personnel.

A39-xx: Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

L'Assemblée :

Considérant qu'ont été appliquées des mesures de transition vers une que de nouvelles politiques ont été approuvées par le Conseil en matière de soutien technique, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, et entérinées par la 38^e session de l'Assemblée que, dans sa Résolution A33-21, confirmée par sa Résolution A35-20, elle a chargé le Conseil de préparer à son attention une résolution refondue concernant toutes les activités et tous les programmes de coopération technique,

Considérant que l'« Assistance technique » consiste en toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le Budget du Programme ordinaire et/ou des Fonds de contributions volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une Direction ou un Bureau quelconque selon la nature et la durée du projet, (*nouveau*)

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, (*nouveau*)

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, telles qu'elles existent à la clôture de la 36^e-39^e session de l'Assemblée,
2. *Déclare* que la présente résolution remplace les Résolutions ~~A16-7, A24-17, A26-16, A27-18, A27-20, A35-20 and A35-21~~ A36-17.

APPENDICE A

Les Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

L'Assemblée,

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

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 (ECOSOC) 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 (PEAT) 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,

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 l'aide 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, (*déplacé*)

Considérant que la Résolution A35-21 a encouragé le Conseil et la Secrétaire générale 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 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 toutes les activités de coopération technique de l'Organisation restent basées sur le principe du recouvrement des coûts et que des mesures devraient 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, 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, (*nouveau*)

Considérant que le Conseil a adopté une politique sur le recouvrement des coûts concernant la répartition des frais entre le Budget du Programme 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, *(nouveau)*

~~*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, *(déplacé)*~~

Programmes de coopération technique et d'assistance technique

1. *Reconnaît* l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation,
2. *Réaffirme* que les Programmes de coopération technique et d'assistance technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, est 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 SARP et des plans de navigation aérienne ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile,
3. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer les Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à la Direction de la coopération technique 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,
5. *Affirme* que l'amélioration de la coordination de la coopération technique et de l'assistance technique de l'OACI et des activités de mise en œuvre doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, et par un renforcement de la coopération ainsi que par une coordination plus étroite entre les Programmes de coopération technique et d'assistance technique ~~et d'autres programmes d'assistance de l'OACI~~ afin d'éviter le double emploi et les chevauchements,
6. *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 que l'appui du budget du Programme ordinaire ne soit sollicité qu'en dernier recours,
7. *Demande* ~~au~~ la Secrétaire générale de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de coopération technique et d'assistance technique,
8. *Réaffirme* que les coûts recouverts par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction de la coopération technique doivent être directement et exclusivement liés aux activités des projets en vue de maintenir au minimum les frais de soutien administratif, *(nouveau)*

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

9. *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 le domaine de la coopération technique et de l'assistance technique, et *prie* la Secrétaire générale 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,

10. *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 de l'OACI pour les soutenir dans l'exécution de leurs programmes en matière d'aviation civile, *(nouveau)*

Élargissement des activités de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

11. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la Direction de la coopération technique, il est nécessaire de veiller au maintien de la bonne réputation de l'OACI,

12. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération technique et de l'assistance technique 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 ~~fournie~~ fournie par l'OACI ~~devrait~~ 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~~ la Secrétaire générale d'aviser les autorités d'aviation civile compétentes des aspects techniques des projets dès le début des négociations avec les entités non étatiques,

13. *Réaffirme* que l'OACI devrait, sur demande, élargir la fourniture de services de coopération technique et d'assistance technique aux entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'aviation civile visant à améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du transport aérien international et *charge* la Secrétaire générale d'examiner au cas par cas les demandes de coopération et d'assistance adressées à l'OACI par ces entités ~~pour obtenir de l'assistance~~ 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,

Accords de coopération technique et d'assistance technique

14. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de ses Programmes de coopération technique et d'assistance technique, 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,

15. *Constate avec satisfaction* que certains États prennent l'initiative d'utiliser davantage ces arrangements pour obtenir une coopération technique et une assistance technique et opérationnelle dans le domaine de l'aviation civile.

APPENDICE B

Financement des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

L'Assemblée,

Considérant que les fonds disponibles pour la coopération technique et l'assistance technique 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 Programme de coopération technique est financé, à quelques exceptions près, par les pays en développement qui allouent des fonds à leurs propres projets, (*nouveau*)

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

Considérant que les administrations de l'aviation civile des pays les moins avancés sont, en particulier, celles qui nécessitent le plus de soutien, tout en devant parallèlement faire surtout appel aux institutions financières et aux industriels du secteur 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 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 technique 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 certaines des carences constatées,

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

Considérant que l'Assemblée a établi la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation afin d'encourager le versement de contributions volontaires à des projets visant à rectifier les carences liées à la sécurité, *(supprimé)*

~~1. — *Reconnait et encourage* les dispositions prises par le Conseil dans le domaine de la coopération technique, qui ont été assurées efficacement avec les fonds limités mis à sa disposition, en recourant à toutes les sources et à tous les moyens de financement appropriés ; *(supprimé)*~~

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 transport aérien des pays en développement et *demande* au Président du Conseil, ~~au~~ à la Secrétaire générale et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec l'Organisation des Nations Unies, notamment avec le PNUD, afin que ~~celle-ci~~ celle-ci augmente sa contribution aux projets 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 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 de l'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 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 dispositions prises par les pays en développement pour se procurer à toutes les sources appropriées les fonds nécessaires au développement de leur 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. *Reconnait* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique d'étendre les services intéressant la sécurité, la sûreté de la navigation aérienne, la protection de l'environnement et l'efficacité de l'aviation civile qu'elle assure aux États, contribuant ainsi davantage à la réalisation des Objectifs stratégiques et, en particulier, à la mise en œuvre des SARP et à la correction des carences constatées lors des audits,

7. *Autorise* ~~le~~ la Secrétaire générale à recevoir, pour le compte des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, des contributions financière et en nature pour les projets de coopération technique et d'assistance technique, y compris des contributions volontaires sous forme 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 de l'OACI des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI, en espèces ou en nature ;

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. *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).

APPENDICE C

Mise en œuvre des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

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 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 (USOAP CMA) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées, notamment les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté,

Considérant que le financement extrabudgétaire apporté aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique permet à l'OACI, par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique, de fournir un appui initial aux États qui ont besoin d'assistance pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'USOAP CMA, des missions de validation coordonnées (ICVM) et de l'USAP,

Considérant que l'exécution de projets conformes aux SARP de l'OACI par la Direction de la coopération technique ou toute partie tierce extérieure à l'OACI améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde,

Considérant que les évaluations a posteriori pourraient constituer de précieux outils pour déterminer les incidences des projets 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, des conseils, de la coopération technique et de l'assistance technique 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 sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile,
2. *Appelle l'attention* des États contractants sur la coopération et l'assistance fournie 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 d'attribuer une priorité élevée à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire des Programmes de coopération technique et d'assistance technique en raison des grands avantages que présentent ces projets,
3. *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,
4. *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,
5. *Invite instamment* les États qui bénéficient de la coopération technique ou reçoivent d'une assistance technique 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, des éléments la formation et de l'acquisition des éléments, en conformité avec les conditions figurant dans les accords de projet,
6. *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,
7. *Demande* que les États contractants, en particulier les pays en développement, encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI,

8. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique, 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 l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI,

9. *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.

— FIN —