



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 24 : Programme d'assistance technique

PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE ET SOUTIEN À LA MISE EN OEUVRE DE L'OACI

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient un rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI pour le triennat en cours (2020 – 2022) dans les domaines suivants : sécurité de l'aviation, capacité et efficacité de la navigation aérienne, sûreté et facilitation, développement économique du transport aérien et environnement. En particulier, elle rend compte des projets de mise en œuvre financés par les fonds volontaires de l'OACI, ainsi que des activités financées par le budget ordinaire. Cette note fait le point sur la démarche de l'OACI en matière d'assistance technique, dans le contexte de la pandémie de COVID-19, démarche qui s'est centrée sur la sécurité et la sûreté en vue d'aider les États à renforcer leurs capacités.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- encourager les États, les organisations internationales et le secteur à soutenir les activités d'assistance technique de l'OACI, notamment en mettant à disposition des financements volontaires et des experts ;
- demander à l'OACI de continuer d'œuvrer pour développer et mettre en œuvre de l'assistance technique au titre de chaque objectif stratégique, en partenariat avec les États, les organisations internationales et régionales, et le secteur ;
- noter et à entériner la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre offert par l'OACI aux États, visant à harmoniser la gestion de toutes les activités d'assistance technique et de coopération techniques grâce à l'unité d'action de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note ont été exécutées grâce aux ressources disponibles dans le budget ordinaire pour 2020-2022 et/ou à des contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Doc 10125, <i>Budget de l'Organisation 2020-2021-2022</i> Politique de soutien à la mise en œuvre offert par l'OACI aux États A41-WP/28-EX/16, <i>Programme de coopération technique – Politique et activités</i> A41-WP/47-EX/23, <i>Mobilisation des ressources et fonds de contributions volontaires</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément aux résolutions de l'Assemblée A40-17 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, A40-6 : *Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables*, A40-11 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, et A39-23 : *Initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB)*, la présente note de travail contient un rapport récapitulatif sur le programme d'assistance technique de l'OACI pour le triennat en cours. Le programme aide les États à mettre en œuvre le cadre réglementaire de l'OACI, en particulier les normes et pratiques recommandées (SARP), ainsi que les politiques, les plans et les programmes se rapportant à tous les objectifs stratégiques. Le financement et la mise en œuvre du programme, outre leur lien avec le budget ordinaire, dépendent grandement des contributions volontaires, financières et en nature, que les États, les organisations internationales et le secteur fournissent à l'OACI. Des informations sur les contributions volontaires reçues, notamment sur les dépenses relatives aux activités d'assistance technique, sont présentées dans une note séparée, au titre du point 22 de l'ordre du jour (voir la note A41-WP/47).

1.2 Au cours du présent triennat, les activités d'assistance aux États ont pris diverses formes, compte tenu notamment des restrictions dues à la pandémie de COVID-19 ainsi que des difficultés des États à s'acquitter de leurs obligations relatives au système de transport aérien. Pour ceux qui ont des difficultés à faire progresser leurs initiatives d'amélioration de leurs systèmes aériens, la volonté de l'OACI de leur prêter assistance sera essentielle et indispensable à leur succès, surtout à la lumière de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB).

1.3 À sa 225^e session, le Conseil de l'OACI a approuvé une nouvelle politique de soutien à la mise en œuvre qui harmonise la gestion des programmes, projets, produits et services de coopération technique et d'assistance technique. L'objectif principal de cette politique est de renforcer la coordination et la gestion des activités de soutien à la mise en œuvre de l'OACI afin de mieux répondre aux besoins des États membres. Des informations relatives à la politique sont présentées dans une note séparée, au titre du point 25 de l'ordre du jour (voir la note A41-WP/28).

2. ASSISTANCE TECHNIQUE AU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS À L'AIDE DE PARTENARIATS ET DE LA COOPÉRATION RÉGIONALE

2.1 Sécurité de l'aviation et capacité et efficacité de la navigation aérienne

2.1.1 Au cours du présent triennat, les activités d'assistance technique habituelles ont été réduites, surtout en raison de la pandémie de COVID-19. Les nouveaux projets visant à résoudre des préoccupations significatives de sécurité (SSC) et à renforcer les capacités dans certains États ont été reportés ou annulés. Néanmoins, le financement de nouveaux projets d'assistance au Timor-Leste et à Sao Tomé-et-Principe a été approuvé et les projets en question sont en cours, tandis que le projet d'assistance technique au Népal, initialement prévu sur place, a été mené à bien à distance.

2.1.2 Le Plan AFI (<https://www.icao.int/safety/afiplan/pages/default.aspx>) a continué de porter ses fruits grâce à diverses activités d'assistance, dont plusieurs projets financés dans le cadre du Plan. Ces activités ont été réalisées à distance, en raison des restrictions de voyage liées à la pandémie de COVID-19. En 2021, dans la région AFI, seul un État présentait toujours une SSC, et le nombre total d'États africains affichant un taux de mise en œuvre effective (EI) de la supervision de la sécurité supérieur à l'objectif mondial de l'OACI (60 %) était passé à 28, contre 18 en 2015.

2.1.3 L'OACI continue de collaborer avec les États, les organisations internationales et le secteur pour offrir une assistance technique aux États et aux organisations régionales dans le cadre du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP). Afin de mieux axer les discussions sur les activités d'assistance technique et de faciliter les possibilités de collaboration, les partenaires de l'ASIAP ont décidé de tenir des téléconférences au sujet de certaines régions. En raison de la pandémie de COVID-19 et de ses conséquences sur les opérations aériennes dans le monde, le nombre d'activités d'assistance technique a considérablement baissé et la plupart d'entre elles ont été interrompues. Les téléconférences de l'ASIAP ont donc été suspendues pendant la majeure partie de 2020, mais, à mesure que les activités aériennes ont commencé à reprendre, il a été possible de renouer le dialogue avec les partenaires à propos de l'assistance. Des téléconférences ont été organisées pour discuter de l'assistance aux Caraïbes, à l'Amérique centrale et à l'Amérique du Sud, à l'Asie-Pacifique, ainsi qu'à la région Europe et Atlantique Nord.

2.1.4 Les États ont reçu diverses formes d'assistance technique de la part de l'OACI, y compris à distance. Cette assistance technique devrait contribuer à améliorer les capacités de supervision de la sécurité des États qui éprouvent des difficultés à se conformer aux SARP de l'OACI. Cette conformité sera ensuite vérifiée dans le cadre des futures activités du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA).

2.2 Sûreté de l'aviation et facilitation

2.2.1 Conformément à la résolution A40-11 de l'Assemblée, et comme le soulignent l'adoption des résolutions 2178 (2014), 2309 (2016), 2322 (2016), 2368 (2017) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité de l'ONU, ainsi que les objectifs prioritaires du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASep), l'OACI vise à mettre en place une assistance ciblée pour remédier aux carences mises en évidence dans les États membres. Le principal objectif de l'assistance dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation consiste à aider les États membres à résoudre les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, ainsi qu'à mettre en œuvre les SARP et la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP). Le degré de priorité des activités d'assistance et de renforcement des capacités dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation est déterminé en fonction des principes de gestion des risques, de l'engagement déclaré des États à résoudre leurs SSeC et des priorités d'ordre géographique indiquées par les États donateurs. De plus amples informations relatives au programme d'assistance technique sont disponibles sur le site web de la 41^e session : <http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

2.2.2 Dans ses activités d'assistance sur des questions de facilitation, l'OACI collabore avec les États et les organisations internationales et régionales, qui fournissent des ressources et des compétences techniques permettant d'accroître l'ampleur et l'efficacité des activités d'assistance. Afin d'aider les États membres à renforcer leurs capacités et à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'OACI a mis au point des trousseaux de mise en œuvre (iPack) et des cours de formation sur le sujet, par exemple le cours sur l'Annexe 9 — *Facilitation*, le cours sur la stratégie TRIP de l'OACI et le cours sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. L'Organisation a diffusé les trousseaux de mise en œuvre et dispensé des cours de formation à l'échelle mondiale, régionale et nationale à distance en raison de la pandémie de COVID-19, le tout ayant été complété par des ateliers régionaux et une assistance technique adaptée aux États.

2.2.3 En 2020, parmi les activités d'assistance relatives à l'Annexe 9 et à la stratégie TRIP de l'OACI, certaines visaient à informer sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les dossiers passagers (PNR), surtout à la suite de l'adoption récente de nouvelles SARP relatives

aux PNR dans l'Annexe 9. En outre, l'OACI a signé avec le Bureau des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (BLT) un protocole d'accord visant à renforcer la capacité des États membres à prévenir et à détecter les actes terroristes et autres crimes graves, et à enquêter à leur sujet, grâce à la collecte et à l'analyse de renseignements préalables concernant les voyageurs et de données PNR, conformément aux dispositions de l'Annexe 9 de l'OACI et aux résolutions 2178 (2014), 2396 (2017) et 2482 (2019) du Conseil de sécurité de l'ONU.

2.3 Protection de l'environnement

2.3.1 Dans le domaine de la protection de l'environnement, les activités portant sur le renforcement des capacités et les partenariats pour l'élaboration des plans d'action des États ont été centrales. Elles ont été établies pour favoriser des pratiques durables et respectueuses de l'environnement chez les parties prenantes de l'aviation internationale.

2.3.2 Dans le cadre plus large de l'initiative de l'OACI sur les plans d'action des États, le Secrétariat continue d'aider les États à élaborer et à mettre à exécution leur plan d'action, et encourage tous les États à y inclure les solutions innovantes les plus récentes de façon à ce que les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI soient atteints. Le soutien de l'Organisation en faveur de la mise en œuvre des dernières innovations vertes sera crucial au cours du prochain triennat, alors que les États membres de l'OACI chercheront à réduire leurs émissions de CO₂ en s'appuyant sur les nouveautés sur le plan technologique, et opérationnel et sur le plan des énergies propres.

2.3.3 L'adoption en juin 2018 de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement, Volume IV — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* a donné naissance à un programme inédit d'assistance et de renforcement des capacités pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA), qui comprend les partenariats de parrainage du CORSIA entre les États membres de l'OACI. Ces partenariats entre États sont la pierre angulaire du programme, auquel participent actuellement 16 États prestataires de soutien et 118 États demandeurs. La formation dispensée dans le cadre de ces partenariats contribue au succès de la mise en œuvre du CORSIA. La phase III des partenariats de parrainage du programme AGIR pour le CORSIA est en cours, avec la formation concernant la mise en œuvre du mécanisme du CORSIA relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification (MRV) des émissions de CO₂.

2.4 Développement économique

2.4.1 L'assistance fournie aux États dans le domaine du développement économique du transport aérien vise à mieux faire connaître les politiques et orientations de l'OACI en la matière et à en faciliter la mise en œuvre, tout en réduisant les coûts assumés par les États lorsqu'ils s'acquittent de leurs fonctions de réglementation économique. De plus amples informations relatives au programme d'assistance technique dans ce domaine sont disponibles sur le site web de la 41^e session : <http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

3. ACTIVITÉS D'ASSISTANCE PENDANT LA PANDÉMIE DE COVID-19

3.1 Série de webinaires OACI

3.1.1 En avril 2020, la Direction de la navigation aérienne a lancé une série de webinaires sur la COVID-19 afin de fournir les informations à jour sur les mesures et les activités de l'OACI visant à aider les États et la communauté aéronautique à faire face aux effets de la pandémie et à préparer la reprise des

services. En juin 2020, des webinaires ont été organisés dans chaque région pour faire connaître les recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), et son document « Paré au décollage ». Au total, 1 558 personnes ont participé à ces webinaires sur la CART, toutes régions confondues. Le 3 décembre 2020, un webinaire mondial a été organisé afin de communiquer les informations actualisées sur la CART et les résultats attendus de la phase II de ses travaux.

3.1.2 Au cours de l'année 2020, la Direction de la navigation aérienne a élargi la portée de la série de webinaires de façon à inclure des informations relatives aux opérations en temps normal. Elle a aussi appuyé des webinaires organisés par les bureaux régionaux et la Direction du transport aérien. La série de webinaires a permis de s'adresser en temps opportun à tout le monde, de fournir des renseignements à jour ainsi qu'une assistance sur des sujets divers. Au total, 68 webinaires ont été organisés et ils ont rassemblé 13 572 participants.

3.2 **Trousses de mise en œuvre (iPack)**

3.2.1 Parmi les initiatives lancées par l'OACI pour renforcer les moyens de soutenir la mise en œuvre et améliorer les partenariats à l'échelle mondiale grâce à une plus grande coordination et collaboration entre les entités chargées des questions techniques, des questions opérationnelles et de la mobilisation des ressources et des partenariats au Secrétariat de l'OACI, figurent les nouvelles trousses de mise en œuvre (iPack)¹, introduites en 2020 en vue d'aider les États, à court terme, à se relever de la pandémie de COVID-19, et à moyen et long terme, à appuyer la mise en application des nouvelles SARP de l'OACI.

3.2.2 Depuis le lancement de cette initiative, sept iPack ont été élaborées, entre autres pour donner suite aux recommandations de la CART sur les sujets suivants : gestion des risques pour la sécurité de l'aviation liés à la COVID-19 à l'intention des autorités de l'aviation civile, renforcement des comités nationaux de facilitation du transport aérien pour le redémarrage et la résilience de l'aviation civile, redémarrage des activités des aérodromes, mise en place d'un couloir sanitaire, supervision du contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation dans le contexte de la COVID-19, mais aussi élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation, préparation aux activités USOAP-CMA de l'OACI, et mise en place d'un cadre réglementaire pour les systèmes d'aéronef non habité (UAS). En 2022, le Secrétariat s'emploie à élaborer d'autres iPack dans les domaines du fret aérien, des NOTAM et des cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC).

3.2.3 Au moment de la rédaction du présent rapport, 30 iPack avaient été mises en place dans les domaines de la facilitation, de la gestion des risques de sécurité, du redémarrage des activités des aérodromes et de la sûreté de l'aviation, au bénéfice de 40 États membres de l'OACI. La mise en œuvre de 14 autres iPack se rapportant à ces mêmes domaines ainsi qu'aux couloirs sanitaires est en voie d'être achevée dans 14 États, tandis qu'une coordination a cours en ce qui concerne la mise en œuvre de 50 iPack dans 56 États. Le Secrétariat de l'OACI est en train d'étudier des moyens de déterminer un financement ordinaire pour le développement et la mise en place d'iPack en vue d'assurer la croissance et le succès réguliers de ce nouveau mécanisme de soutien à la mise en œuvre. D'après les plans de mise en place à l'échelle mondiale et les taux actuels de mise en œuvre, avec l'aide des donateurs, des bureaux régionaux et des directions techniques de l'OACI, plus de 90 États de toutes les régions pourraient tirer parti des iPack en 2022.

¹ (<https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/iPACK.aspx>)

4. CONCLUSION

4.1 Le soutien des États qui éprouvent des difficultés à mettre en œuvre les SARP, les politiques, les plans et les programmes de l'OACI est une fonction essentielle de l'Organisation qui perdurera et prendra encore plus d'importance dans les années à venir. L'OACI et toutes les parties prenantes, dont les partenaires de l'aviation, devraient se coordonner et collaborer pour faire en sorte d'offrir une assistance technique efficace et efficiente, qui engendre des résultats tangibles et durables pour les États. À cette fin, les États, les organisations internationales et régionales, et le secteur sont vivement encouragés à communiquer des informations sur les activités d'assistance technique, à étudier les possibilités de collaboration et à envisager la conclusion d'accords de partenariat.

4.2 Compte tenu des ressources insuffisantes dont disposent de nombreux États, le soutien continu et les contributions financières et en nature des États, des organisations internationales et du secteur sont essentiels pour aider les États à remédier à des carences majeures et imminentes telles que les SSC et les SSeC.

4.3 La nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre offert par l'OACI aux États ayant été approuvée, le programme d'assistance technique de l'OACI devrait prendre de l'ampleur et être renforcé et harmonisé grâce à l'unité d'action de l'Organisation. Par conséquent, l'OACI devrait continuer d'harmoniser les programmes, les processus et les activités connexes avec une politique de soutien à la mise en œuvre rationalisée dans l'ensemble de l'Organisation.