

## **ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**

### **COMITÉ EXÉCUTIF**

#### **Point 13.2 : Transition vers une nouvelle politique de coopération technique**

#### **SOMMAIRE**

La présente note est un rapport préliminaire sur la suite donnée à la Résolution A33-21, Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique. Ce rapport contient une mise à jour sur la mise en œuvre progressive de la notion de personnel essentiel, l'intégration de la Direction de la coopération technique (TCB) à la structure de l'Organisation et le fonctionnement du mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI. La note présente des renseignements sur l'élaboration d'une fonction d'assurance de la qualité en tant que service devant être offert par la TCB aux États contractants ainsi que de l'élaboration d'une approche à orientation commerciale pour la gestion et le fonctionnement de la TCB. On y propose également d'actualiser la nouvelle politique de coopération technique ainsi qu'une résolution récapitulative concernant toutes les activités et programmes de coopération.

#### **1. INTRODUCTION**

1.1 Suite à son examen de la note A33-WP/193, EX/1 — Transition vers une nouvelle politique de coopération technique, la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée a adopté la Résolution A33-21. Par le paragraphe 12 du dispositif de cette résolution, qui fait l'objet de la présente note, l'Assemblée chargeait le Conseil de lui faire rapport à sa prochaine session ordinaire sur le plan prévu et les mesures prises pour appliquer la résolution et de préparer à son intention une résolution refondue concernant toutes les activités et tous les programmes de coopération technique.

#### **2. AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA NOUVELLE POLITIQUE DE COOPÉRATION TECHNIQUE**

2.1 L'amélioration de l'efficacité, de l'efficience et de la productivité dans le fonctionnement de la Direction de la coopération technique (TCB) au cours des trois derniers triennats est directement liée à la poursuite de la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique. Mise en place essentiellement en réponse au déficit chronique qui a freiné le fonctionnement de la TCB pendant presque dix ans, cette politique a été endossée par la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le but de développer le

Programme de coopération technique et d'en optimiser la mise en œuvre tout en réduisant au minimum ses coûts d'exploitation. Il en est résulté une amélioration marquée de la situation financière du programme, l'élimination du déficit AOSC et la création d'un excédent au cours des six dernières années, sauf en 2002, tandis que des économies de coûts résultaient de la réduction des niveaux de dotation en personnel à la TCB. Le Programme de coopération technique est passé de 39,9 millions \$US en 1993 à un total estimatif de 93,2 millions \$US en 2003.

2.2 En principe, la nouvelle politique repose sur la mise en œuvre progressive de la notion de personnel essentiel, l'intégration de la TCB à la structure de l'Organisation et l'établissement du mécanisme OACI de financement de la mise en œuvre des objectifs. Les objectifs de cette nouvelle politique mettent l'accent sur 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 l'aide de l'OACI.

2.3 Par sa Résolution A33-21, l'Assemblée a décidé qu'une fonction d'assurance de la qualité devrait être élaborée et offerte aux États pour des projets exécutés par des parties autres que l'OACI, sur la base du recouvrement des coûts et que des pratiques à orientation commerciale devraient être appliquées à l'exécution des activités de la Direction de la coopération technique. Le point sur la mise en œuvre des éléments mentionnés ci-dessus est présenté ci-après.

### **3. MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE DE LA NOTION DE PERSONNEL ESSENTIEL**

3.1 La notion de personnel essentiel a été introduite par la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée et représente l'effectif permanent minimum requis pour exécuter les activités du Programme de coopération technique de l'OACI, y compris les tâches consultatives/normatives et l'exécution d'un programme de 25 millions \$US. La notion est fondée sur le principe de l'usure des effectifs, selon lequel les postes qui deviennent vacants le demeurent ou sont comblés par du personnel possédant les qualifications nécessaires, à l'intérieur de la Direction. Du personnel temporaire supplémentaire est recruté selon les besoins pour les programmes de plus grande envergure. Le nombre d'employés doit être à la mesure de l'ampleur réelle du programme. On a estimé à l'origine à 40 environ le nombre de fonctionnaires constituant le personnel essentiel, du personnel temporaire supplémentaire étant recruté dans le cas de programmes dépassant 25 millions \$US.

3.2 L'effectif de la TCB, y compris celui du Programme ordinaire financé par le budget AOSC, a été progressivement réduit de 258 en 1984 à 75 en 2003. Au sein de la TCB, au cours des trois derniers triennats, le personnel permanent a été ramené, dans la mesure nécessaire et possible, à un niveau approprié et viable, sur la base d'une dimension plus réaliste pour la mise en œuvre des programmes. Ceci a permis d'établir un juste équilibre entre l'ampleur réelle d'un programme (recettes) et celle de l'effectif (dépenses) en ne faisant appel qu'à un effectif permanent minimal pour l'élaboration et la mise en œuvre du programme. La TCB a réalisé d'importantes économies en gelant les postes dans les diverses sections et redéfinissant à nouveau les priorités pour faire plutôt appel aux services de personnel et de consultants temporaires pour effectuer des tâches spécifiques par contrats à court terme, selon les besoins. Il convient de noter que l'ampleur du programme a été stabilisée à un niveau dépassant régulièrement 60 millions \$US, avec un taux de mise en œuvre de 80 à 85 %, soit beaucoup plus que la mise en œuvre anticipée de 25 millions \$US avec un personnel essentiel de 40. Ceci justifie la nécessité d'établir un nouveau niveau de personnel permanent à la mesure de la mise en œuvre moyenne des programmes, actuellement estimé à 60 fonctionnaires environ, à l'exclusion du personnel du Programme ordinaire financé par le budget AOSC.

#### 4. INTÉGRATION DE LA TCB À LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION

4.1 En ce qui a trait à l'intégration progressive de la TCB à la structure de l'Organisation, l'Assemblée a stipulé, dans sa Résolution A33-21, que la poursuite de l'intégration des activités de l'OACI doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, par un renforcement de la coopération et de la coordination de leurs activités respectives et par la volonté d'éviter le double-emploi et les chevauchements. Réaffirmant que le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire par l'apport d'un appui aux États, elle a clairement aligné cette activité sur la mise en œuvre mondiale des SARP et des ANP de l'OACI dont l'encouragement est l'un des objectifs stratégiques les plus importants de l'Organisation. L'Assemblée a noté, en outre, que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments permettant à l'OACI d'aider les États à remédier aux carences détectées dans le cadre de ses activités d'évaluation et d'audit. À cet égard, il est reconnu qu'en allouant des fonds provenant de ressources extrabudgétaires, l'OACI permettra au programme d'étendre les services intéressant la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile qu'elle assure aux États. Enfin, l'Assemblée affirme qu'il faut renforcer le Programme de coopération technique au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, afin d'en améliorer l'efficacité et l'efficience.

4.2 Il convient de noter que lorsqu'il a examiné la question de l'intégration lors de sa 149<sup>e</sup> session, le Conseil a établi une distinction entre ses aspects fonctionnels et financiers, tel qu'il est indiqué ci-après.

#### 4.3 Intégration fonctionnelle

4.3.1 L'intégration fonctionnelle des activités du Programme de coopération technique à celles du Programme ordinaire est un exercice permanent qui a passablement progressé depuis son adoption en 1996, tendance qui se poursuivra durant le prochain triennat. À l'échelle de l'Organisation, l'objectif consiste à améliorer la productivité, l'efficacité et l'efficience en intensifiant la coordination entre la TCB et les autres directions de l'OACI, et en évitant les redondances en garantissant que les activités sont confiées à l'unité organisationnelle ou aux fonctionnaires les plus appropriés, sans dédoublement d'efforts entre le Programme ordinaire et le Programme de coopération technique.

4.3.2 Durant le triennat 2001-2004, de l'aide pour la mise en œuvre du Programme de coopération technique a continué d'être sollicitée d'autres directions et bureaux de l'Organisation et a été effectivement fournie, y compris la coordination entre les activités réglementaires, d'évaluation et d'audit du Programme ordinaire et les activités correctives de mise en œuvre de la TCB. En conséquence, une coordination efficace avec la Direction de la navigation aérienne a amélioré l'impact du Programme de coopération technique sur la mise en œuvre des SARP de l'OACI dans les États en développement par le contrôle effectif de la compatibilité des projets avec les SARP visées et a contribué à éviter les dédoublements d'efforts dans les activités de suivi du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Des progrès ont également été réalisés dans la coordination entre la Direction du transport aérien et la TCB pour ce qui est de la mise en œuvre du programme de suivi de la sûreté de l'aviation de cette dernière, programme destiné à remédier aux carences déterminées par les audits effectués par le Groupe des audits de sûreté de l'aviation (ASA).

4.3.3 L'amélioration de la coopération entre les bureaux régionaux et la TCB pour ce qui est de l'élaboration et de la mise œuvre de projets de coopération technique a facilité le contrôle et la mise en œuvre des projets en question, ce qui s'est traduit par une amélioration de la productivité. En outre, vu la forte augmentation des projets de type Accord de services de gestion (MSA) et la disponibilité de sources de fonds autres que le PNUD, l'assistance effective et opportune offerte par la Direction des affaires

juridiques relativement à l'examen des accords de coopération technique, contrats d'acquisition et arrangements de financement a aidé la TCB à augmenter ses sources de fonds et types de projets au-delà des éléments traditionnels, tout en protégeant l'Organisation contre d'éventuelles poursuites en indemnisation, responsabilité et dommages.

#### 4.4 **Intégration financière**

4.4.1 Conformément à la Résolution A33-21, l'intégration financière devrait se poursuivre progressivement. Le paragraphe 7 du dispositif de cette résolution confirme une décision du Conseil selon laquelle l'intégration des 15 membres du personnel travaillant actuellement aux finances et au personnel, du budget AOSC au budget du Programme ordinaire devrait se poursuivre graduellement durant le triennat en cours et les suivants, à raison d'au moins trois fonctionnaires par budget triennal. Les contraintes budgétaires du Programme ordinaire n'ont cependant pas permis de réaliser l'intégration financière du personnel prévue durant le triennat 2001-2004. Le Conseil a également conclu qu'il ne serait pas possible de procéder au transfert progressif du personnel durant le prochain triennat. Ainsi, les coûts relatifs aux 15 fonctionnaires continuent d'être reflétés dans la partie AOSC du budget triennal pour 2005-2007 et se montent à 667 000 \$US, 686 000 \$US et 612 000 \$US respectivement.

### 5. **MÉCANISME DE FINANCIEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DE L'OACI**

5.1 Reconnaissant que l'OACI doit améliorer ses moyens en matière de levée de fonds, la notion d'un «mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI (OIFM)» a été définie dans le but de relier stratégiquement le mécanisme proposé au financement des projets à l'appui de la mise en œuvre des SARP et ANP de l'OACI. Plus tard, soit en 1995, la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée a approuvé la création du mécanisme en tant que l'un des éléments fondamentaux de la nouvelle politique de coopération technique. Par le paragraphe 10 du dispositif de sa Résolution A33-21, l'Assemblée continue d'encourager les États et les autres partenaires du développement à contribuer au mécanisme.

5.2 La mobilisation de ressources pour les activités de coopération technique de l'OACI auprès de banques de développement, organisations régionales et sous-régionales, institutions de financement et secteur privé a pu être augmentée grâce à la création du mécanisme, même si le niveau souhaité n'a pas été atteint. En particulier, une augmentation de la participation du secteur privé et de l'industrie aéronautique a été effectuée durant le triennat 2001-2004, dans le domaine du financement de projets mis en œuvre sur une base régionale et sous-régionale.

5.3 Toutefois, en ce qui concerne le fonctionnement proprement dit du mécanisme, il convient de noter qu'en dépit de tous les efforts visant à convaincre les États contractants de contribuer au mécanisme, aucune contribution substantielle au fonds général n'a été faite. La TCB a donc abandonné la sollicitation générique de fonds pour se tourner vers l'utilisation d'un mécanisme fondé sur les projets, au titre duquel la demande de fonds repose sur une base projet par projet, qu'il s'agisse d'activités régionales, sous-régionales ou particulières à un pays.

5.4 Par contre, les fonds fournis par les États contractants eux-mêmes en vue de financer leurs propres projets d'aviation civile ont augmenté de façon consistante et représentent maintenant 95 % environ du total du programme. Les activités financées par les fonds d'affectation spéciale, les accords de services de gestion (MSA), le partage des coûts avec les gouvernements et le Service des achats d'aviation civile (CAPS) sont de plus en plus courantes. En particulier, les MSA sont passés progressivement de 0,5 million \$US en 1993 à 38,8 millions \$US en 2003.

## **6. STRUCTURE À ORIENTATION COMMERCIALE ET MÉCANISME DE MISE EN ŒUVRE**

6.1 Reconnaissant que les nouveaux partenaires du développement et les institutions de financement s'attendent à obtenir des responsables de la mise en œuvre des projets qu'ils financent une exécution expéditive et efficace et des informations détaillées en temps réel sur les activités et les finances des projets ainsi qu'une conformité avec une partie de leur réglementation, ce que l'OACI trouve difficile à respecter vu les procédures actuelles, la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée a encouragé le Conseil et le Secrétaire général à adopter, pour la Direction de la coopération technique, une structure et un mécanisme de mise en œuvre 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 (Résolution A33-21 de l'Assemblée, paragraphe 8 du dispositif).

6.2 Lorsqu'il a examiné la question, le Conseil a reconnu que, bien que le Programme de coopération technique doive préserver son objectif principal qui est d'assurer une assistance aux États en vertu du principe de recouvrement des coûts, il est nécessaire de faire preuve d'une certaine souplesse à la lumière de l'évolution de la conjoncture et des faits nouveaux survenus à l'échelle mondiale, tout en appliquant un degré approprié de contrôle et en respectant les règles et procédures de l'OACI. Cette question est soumise à l'examen de l'Assemblée dans la note A35-WP/15, EX/4.

## **7. FONCTIONS CORRECTIVES DE LA TCB**

7.1 Le rôle réglementaire traditionnel de l'Organisation en matière d'adoption et d'amendement de normes et de pratiques recommandées internationales a été élargi de manière à englober la vérification obligatoire des États contractants afin de déterminer les carences dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI, par la création du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et, plus récemment, du Programme universel d'audits de la sûreté (USAP). Comme les programmes d'audits OACI sont des outils efficaces qui permettent de centrer l'appui et l'assistance sur les besoins spécifiques des États contractants, le nouveau scénario met l'accent sur les objectifs OACI de coopération technique visant à accroître l'impact de la TCB sur la mise en œuvre globale des SARP de l'OACI en faisant appel à des mesures de suivi et correctives efficaces. À cet égard, l'Assemblée a réaffirmé que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier aux carences détectées dans le cadre de ses activités d'évaluation et d'audits (Résolution A33-21, paragraphe 2 du dispositif).

7.2 Un montant de 435 000 \$US mis de côté par le Conseil et provenant d'arriérés de contributions d'États contractants a été utilisé pour élaborer des documents de projet relativement à des mesures correctives requises de la part d'États en développement suite à des audits USOAP. Le Conseil a également mis de côté un montant de 100 000 \$US au titre des excédents AOSC 1999, 2000 et 2001 pour des activités de mise au point de projets pour les États les moins développés. Aucun autre montant n'a été mis de côté pour le soutien correctif dans le domaine de la sécurité des vols au cours du triennat 2001-2004. Dans le domaine de la sûreté de l'aviation, le Conseil a approuvé un montant de 400 000 \$US en vertu du Plan d'action AVSEC pour financer la préparation de documents de projet dans le cadre des suivis d'audits USAP.

## 8. FONCTION D'ASSURANCE QUALITÉ

8.1 Donnant suite au paragraphe 6 du dispositif de la Résolution A33-21 de l'Assemblée, le Conseil s'est penché sur l'élaboration d'une fonction d'assurance de la qualité en tant que service que la TCB offrirait aux États contractants sur demande et sur la base du recouvrement des coûts, pour la supervision de projets mis en œuvre par des tiers à l'extérieur du Programme de coopération technique de l'OACI. Offrant une évaluation, un contrôle et un suivi indépendants des projets d'assistance technique à tout stage du cycle de projet, l'accent y sera mis sur l'analyse de l'efficacité des mécanismes de gestion de projet, sur la qualité et l'efficacité de l'atteinte des objectifs de projet ainsi que sur l'évaluation de l'impact réel d'un projet sur la mise en œuvre des SARP de l'OACI.

8.2 Il convient de noter que l'exécution par l'OACI de la fonction d'assurance de la qualité envisagée ne crée en aucune façon un conflit d'intérêts avec les entités responsables de l'exécution de projets d'assistance technique à l'extérieur du Programme de coopération technique. Les services d'assurance de la qualité ne seront donc pas fournis par l'OACI en concurrence avec une tierce partie quelconque. En outre, cette fonction sera mise au point en accord avec la méthodologie d'assurance de la qualité qui doit être appliquée par l'OACI et qui est actuellement en cours d'élaboration. Une fois achevé, le document préparé par le Secrétariat sera communiqué aux États contractants sous couvert d'une lettre les informant des nouveaux services offerts par l'OACI.

## 9. ACTUALISATION DE LA NOUVELLE POLITIQUE DE COOPÉRATION TECHNIQUE POUR 2005-2007

9.1 Dans le cadre de l'évaluation de la progression de la mise en œuvre des éléments ci-dessus de la nouvelle politique de coopération technique, il est admis que les éléments mentionnés ci-après doivent être actualisés.

9.1.1 Un nouveau niveau de dotation en personnel permanent pour la TCB, en harmonie avec la mise en œuvre d'un programme d'un niveau moyen de 60 millions \$US, devrait être établi à approximativement 60 fonctionnaires, sans compter le personnel du Programme ordinaire financé par le budget AOSC. Pour un programme dépassant 60 millions \$US, du personnel et des consultants temporaires devraient être nommés selon les besoins, pour une durée ne dépassant pas celle du programme. En d'autres termes, la TCB devrait toujours établir un équilibre entre le programme en cours d'exécution et le personnel qui l'exécute. Cet équilibre doit être établi compte tenu du fait qu'il faut éviter un déficit et assurer le recouvrement intégral des coûts.

9.1.2 En ce qui concerne l'intégration financière des 15 fonctionnaires du Programme ordinaire financée par le budget AOSC et qui n'a pu être réalisée durant le triennat 2001-2004, le Conseil a étudié la possibilité de transférer la totalité ou une partie de ce personnel au budget du Programme ordinaire durant le triennat 2005-2007 et il a conclu que l'intégration devrait se poursuivre graduellement durant les triennats suivants, sous réserve de la disponibilité de fonds.

9.1.3 Pour augmenter encore l'impact de la TCB sur la mise en œuvre des SARP de l'OACI au niveau mondial, l'Organisation devrait continuer d'accorder la priorité et les ressources nécessaires aux mesures correctives qui devront être appliquées par l'intermédiaire de sa Direction de la coopération technique. En particulier, de nouvelles initiatives de la part du Conseil pour la fourniture de fonds de sources extrabudgétaires pour la TCB en vue d'aider les États contractants dans la mise en œuvre des SARP et des mesures de correction des carences, notamment dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la sécurité des vols, doivent être adoptées à l'appui des activités de la TCB.

9.1.4 La 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée a reconnu que l'établissement de partenariats fructueux avec des partenaires de financement et avec les États bénéficiaires passe par l'adoption d'une nouvelle structure pour la TCB fondée sur des pratiques à orientation commerciale pour la gestion et le fonctionnement de ladite direction. Alors que cette dernière a toujours fonctionné sur la base des règles et procédures de l'OACI, selon le principe du recouvrement des coûts, une mesure de la flexibilité pour certaines procédures et règles administratives et financières, bien qu'avec les éléments appropriés de protection contre d'éventuels risques afin de tenir compte des besoins des États et des tiers qui fournissent des fonds. Conformément aux procédures OACI et aux mécanismes d'approbation en place, l'examen des procédures et règles en question serait coordonné selon les besoins avec les Directions des affaires juridiques et des finances et les changements proposés seraient soumis à l'approbation du Conseil au cas par cas, si besoin est.

9.1.5 Bien que la mondialisation, la privatisation et la commercialisation aient un impact direct sur la réglementation des normes de sécurité de l'aviation, leur supervision et leur application, il est important de noter qu'en vertu de la Convention de Chicago, ces éléments demeurent en dernière analyse la responsabilité de chaque État contractant. Il est donc nécessaire d'ouvrir la fourniture de coopération technique par l'OACI aux entités non gouvernementales (publiques et privées) qui participent directement à la fourniture de services à l'aviation civile pour avancer les objectifs de l'OACI. L'un des principaux objectifs consistera à inclure des activités menées traditionnellement par les administrations de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, étant entendu que l'État devra néanmoins continuer de répondre de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI.

9.1.6 L'OACI élabore actuellement en réponse à la demande de la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée une fonction d'assurance de la qualité, en tant que service que la TCB offrira aux États contractants, sur demande et sur la base du recouvrement des coûts, pour la supervision de projets mis en œuvre par des tiers hors du Programme de coopération technique de l'OACI. Les États sont encouragés à se prévaloir des services offerts.

## 10. INCIDENCE FINANCIÈRE DE LA MESURE PROPOSÉE

10.1 Le Programme de coopération technique est financé au moyen des contributions versées en dehors du budget du Programme ordinaire de l'OACI, généralement par les États bénéficiaires eux-mêmes. Pour le triennat 2005-2007, le coût des 15 postes du Programme ordinaire actuellement financés à même le budget AOSC n'est pas inclus dans le budget dudit programme mais continue d'être reflété dans la partie AOSC du budget triennal. Le coût supplémentaire estimatif pour le budget AOSC est présenté ci-dessous :

2005	667 000 \$US
2006	686 000 \$US
2007	612 000 \$US
TOTAL	1 965 000 \$US

10.2 Ainsi qu'il est proposé dans la partie AOSC du Budget-Programme pour 2005-2007, advenant un déficit budgétaire et la non-disponibilité d'un appui financier du Programme ordinaire, le Programme de coopération technique fera appel, comme source de fonds supplémentaire, à la différence positive résultant de l'achat à terme de dollars canadiens dont les fonds sont extérieurs au budget du

Programme ordinaire et, si nécessaire par la suite, au solde cumulatif de fonds AOSC, estimé à 7,3 millions \$US au 1<sup>er</sup> janvier 2004.

11. **DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE**

11.1 L'Assemblée est invitée à adopter le nouveau projet de résolution présenté en appendice.

-----

## APPENDICE

### PROJET DE RÉSOLUTION 13.2/1 DE L'ASSEMBLÉE

#### Résolution 13.2/1

#### Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'ont été appliquées des mesures vers une nouvelle politique de coopération technique et que, dans sa Résolution A33-21, 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 les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils et assistance 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* 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 le PNUD dirige 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 3 % du Programme de coopération technique de l'OACI,

*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, pendant les triennats 1996-1998, 1999-2001 et 2002-2004, l'intégration de la Direction de la coopération technique et la mise en place du concept de personnel essentiel se sont poursuivies et que la situation financière de la Direction s'est en conséquence améliorée,

*Considérant* qu'il est urgent que le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) réalisent des activités de suivi effectives et correctives pour assurer les fonctions de soutien correctif dans la rectification des carences et lacunes détectées,

*Considérant* qu'un financement initial apporté au Programme de coopération technique à partir de ressources extrabudgétaires a commencé d'aider la TCB à éliminer les carences déterminées lors des audits USOAP et USAP,

1. *Réaffirme* 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 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;

2. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier aux carences détectées dans le cadre de ses activités d'évaluation et d'audit;

3. *Affirme* que la poursuite de l'intégration des activités de l'OACI doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, par un renforcement de la coopération et de la coordination de leurs activités respectives et par la volonté d'éviter le double emploi et les chevauchements;

4. *Affirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer le Programme de coopération 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;

5. *Reconnaît* qu'en lui allouant des fonds provenant de ressources extrabudgétaires, l'OACI permettra au Programme de coopération technique de poursuivre et d'étendre les services intéressant la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile qu'elle assure aux États, contribuant ainsi davantage à la mise en œuvre des SARP et des recommandations des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG);

6. *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 du Programme de coopération technique de l'OACI;

7. *Reconfirme* la décision du Conseil selon laquelle l'intégration des quinze membres du personnel travaillant actuellement aux Finances et au Personnel, du budget AOSC au budget du Programme ordinaire, devrait se poursuivre graduellement durant les triennats à venir, sous réserve de la disponibilité de fonds;

8. *Reconnaît* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération technique aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les objectifs de l'OACI, de manière à 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;

9. *Demande* au PNUD d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur transport aérien des pays en développement et demande au Président, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec le PNUD afin que celui-ci augmente sa contribution aux projets de coopération technique de l'OACI;

10. *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;

11. *Approuve* que, en cas de déficit budgétaire, le budget du Programme ordinaire continue de compléter les recettes tirées du remboursement des dépenses d'appui des projets pour subvenir au Programme de coopération technique conformément à la proposition qui figure dans le Budget-Programme de l'Organisation pour 2005, 2006 et 2007, sous réserve de la disponibilité de fonds;

12. *Charge* le Conseil de lui faire rapport à sa prochaine session ordinaire sur la mise en œuvre de la présente résolution;

13. *Décide* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-21.

— FIN —