



World Food Programme
Programme Alimentaire Mondial
Programa Mundial de Alimentos
برنامج الأغذية العالمي

Conseil d'administration

Session annuelle

Rome, 20-24 juin 2022

Distribution: générale

Point 12 de l'ordre du jour

Date: 12 mai 2022

WFP/EB.A/2022/12-B

Original: anglais

Questions diverses

Pour information

Les documents du Conseil d'administration sont disponibles sur le site Web du PAM (<https://executiveboard.wfp.org/fr>).

Point sur le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies

Résumé

Le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies géré par le PAM assure des services de transport de passagers et de fret léger qui permettent à l'ensemble de la communauté humanitaire et des acteurs du développement de mener des interventions humanitaires rapides et efficaces en situation d'urgence et de crise prolongée. Le Service facilite également l'évacuation des travailleurs humanitaires pour des motifs sanitaires ou des questions de sécurité, y compris depuis les zones les plus reculées. Sans lui, des millions de personnes dans le monde seraient davantage exposées à l'insécurité alimentaire et nutritionnelle, aux conflits, aux chocs liés au climat et aux situations d'urgence sanitaire.

En facilitant la mise en œuvre et le suivi efficaces des interventions d'urgence et des projets de redressement, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies vient indirectement en aide aux bénéficiaires de ces interventions et développe par cette voie les capacités nationales de réaliser les objectifs de développement durable. Il coordonne son action avec celle des autorités et des partenaires locaux, appuie les activités pertinentes de renforcement des capacités et joue un rôle essentiel dans la remise en état des aéroports et des aérodromes, ce qui permet d'améliorer la desserte des différents sites et l'accès aux communautés isolées.

La durabilité environnementale entre de plus en plus en compte dans les opérations du Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies. En 2021, le Service du transport aérien du PAM a mis sur pied un programme axé sur l'environnement, qui vise à définir pour le secteur aérien des principes, des objectifs et des activités et à améliorer l'efficacité des processus, afin d'atténuer l'impact sur l'environnement des services que fournit le PAM dans ce domaine.

En 2021, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a continué de jouer un rôle essentiel dans la riposte à la COVID-19, en transportant des travailleurs sanitaires ainsi que des échantillons à tester et du matériel médical, notamment des vaccins contre la COVID-19, dans la plupart de ses opérations.

Coordonnateur responsable:

M. P. Martou

Chef

Service du transport aérien

courriel: philippe.martou@wfp.org

Selon l'ACAPS¹, l'accès humanitaire s'est détérioré en 2021 par rapport à 2020. Cet accès réduit et une vulnérabilité accrue ont entraîné le lancement de nouvelles opérations du Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies en Guinée équatoriale, en Guinée et à Madagascar. Au total, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a géré 23 opérations; celles-ci ont fait l'objet d'un examen constant pour évaluer les besoins en matière d'accès par rapport aux flottes existantes et aux capacités des lignes aériennes commerciales autorisées. En se fondant sur cette analyse, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a pu mettre fin à son opération en Guinée équatoriale et restreindre les flottes employées pour d'autres opérations.

Introduction

1. Créé en 2003 à la demande du Comité de haut niveau des Nations Unies sur la gestion, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies (UNHAS) géré par le PAM assure des services de transport de passagers et de fret léger qui permettent de mener des interventions humanitaires rapides et efficaces en situation d'urgence et de crise prolongée. L'UNHAS facilite également l'évacuation des travailleurs humanitaires pour des motifs sanitaires ou des questions de sécurité, y compris depuis les zones les plus reculées.
2. L'UNHAS permet à la communauté humanitaire de porter secours aux populations touchées par des aléas naturels, des conflits, des épidémies ou l'insécurité alimentaire, lorsque des difficultés d'accès (comme un réseau routier en mauvais état, de longues distances et l'insécurité) entravent les interventions d'urgence et de redressement. Il assure des services de transport aérien indispensables pour l'ensemble de la communauté humanitaire et des acteurs du développement, notamment les entités des Nations Unies, les organisations non gouvernementales (ONG) et les représentants diplomatiques participant à la prestation d'une assistance aux populations touchées par une crise, en leur permettant de parvenir jusqu'aux sites de mise en œuvre des programmes. Sans l'UNHAS, des millions de personnes dans le monde seraient plus vulnérables face à l'insécurité alimentaire et nutritionnelle, aux conflits, aux chocs liés au climat et aux situations d'urgence sanitaire.
3. En facilitant la mise en œuvre et le suivi efficaces des interventions d'urgence et des projets de redressement, l'UNHAS vient indirectement en aide aux bénéficiaires de ces interventions, développant par cette voie les capacités nationales de réaliser les objectifs de développement durable. L'UNHAS contribue également à obtenir ces résultats en coordonnant son action avec celle des autorités et des partenaires locaux, et en appuyant un renforcement des capacités d'application des normes de sûreté de l'aviation dans toutes les zones d'intervention.
4. En collaboration avec ses partenaires, l'UNHAS joue aussi un rôle essentiel dans la remise en état des aéroports et des aérodromes, ce qui permet de faciliter les liaisons, d'améliorer l'accès et de mener des opérations d'un bon rapport coût-efficacité en réduisant la dépendance à l'égard des hélicoptères utilisés à la place des avions, contribuant ainsi au bout du compte à améliorer le bien-être des communautés isolées.

¹ ACAPS. 2021. *Humanitarian Access Overview*.

Vue d'ensemble des opérations et des activités principales de l'UNHAS en 2021

5. En 2021, l'UNHAS est intervenu dans 23 pays: en Afghanistan, au Burkina Faso, au Cameroun, en Éthiopie, en Guinée, en Guinée équatoriale², en Haïti, au Kenya, en Libye, à Madagascar, au Mali, en Mauritanie, au Mozambique, au Niger, au Nigéria, en République arabe syrienne, en République centrafricaine, en République démocratique du Congo, en Somalie, au Soudan, au Soudan du Sud, au Tchad et au Yémen.

L'UNHAS en chiffres	2020	2021
Passagers	248 026	325 112
Cargaison (<i>en tonnes</i>)	3 975	5 862
Évacuations (pour des raisons médicales, liées à la COVID-19 et à la sécurité)	1 373	3 015
Organisations utilisatrices	800	800
Destinations	400	496

6. À mesure que les restrictions liées à la COVID-19 ont été allégées ou supprimées au fil de l'année, la performance de l'UNHAS a progressivement retrouvé les niveaux antérieurs à la pandémie de COVID-19, avec des indicateurs de performance clés (IPC) enregistrant des valeurs supérieures en 2021 à celles de 2020. En moyenne, plus de 27 000 passagers et 488 tonnes de cargaisons humanitaires légères ont été transportés chaque mois dans le cadre de 23 opérations, à l'aide d'une flotte de plus de 100 aéronefs, dont 75 pour cent à voilure fixe et 25 pour cent à voilure tournante. Les passagers de 800 organisations ont été transportés, à savoir 54 pour cent de membres du personnel d'ONG, 39 pour cent d'employés d'entités des Nations Unies, 5 pour cent d'employés d'autres partenaires et de journalistes, et 3 pour cent de membres de la communauté diplomatique.
7. Le nombre de personnes ayant besoin d'une assistance humanitaire et d'une protection a continué d'augmenter en 2021, ce qui s'est traduit par un accroissement de la demande de services de l'UNHAS, à l'appui de l'ensemble de la communauté humanitaire et des acteurs du développement. À la suite du lancement de trois nouvelles opérations de l'UNHAS en 2020³, les besoins croissants en 2021 ont entraîné le déclenchement de trois opérations supplémentaires en Guinée équatoriale en réponse à la survenue soudaine d'une situation d'urgence, en Guinée en réponse à une situation d'urgence humanitaire et sanitaire, et à Madagascar en réponse à une situation d'urgence alimentaire et nutritionnelle causée par la sécheresse.
8. De plus, l'UNHAS a rapidement couvert les besoins croissants des pays où des opérations sont en cours, en intensifiant son action en Éthiopie pour répondre aux demandes de la communauté humanitaire d'accéder à la région du Tigré, et à Haïti, au lendemain du tremblement de terre du 14 août, pour assurer le transport de fournitures médicales et humanitaires et permettre aux intervenants de première ligne dans les opérations de secours d'accéder à tous les sites d'exécution des programmes. Au Yémen, l'UNHAS a renforcé sa flotte et ajouté des liaisons régulières vers Marib à la suite de l'escalade du conflit dans la région.

² En Guinée équatoriale, l'UNHAS n'a été opérationnel qu'entre avril et septembre 2021.

³ En République arabe syrienne, au Burkina Faso et au Mozambique.

9. L'UNHAS a joué un rôle essentiel dans la riposte à la crise survenue en Afghanistan à la suite de la prise de pouvoir des Taliban en août 2021, en transférant rapidement sa flotte à Islamabad (Pakistan), et en la renforçant pour faire face aux demandes croissantes de la communauté humanitaire en Afghanistan, en y adjoignant un hélicoptère et un aéronef à voilure fixe pendant la phase la plus aiguë. En automne, les risques en matière de sécurité aérienne ont été évalués sur l'ensemble du territoire afghan, ce qui a permis à l'UNHAS de rouvrir progressivement les 20 destinations nationales antérieures à la crise et d'ajouter deux ponts aériens internationaux, l'un vers Douchanbé (Tadjikistan) en novembre et l'autre vers Doha en décembre.
10. Compte tenu des ajustements opérationnels requis du fait de la situation d'urgence en Afghanistan, y compris la reconfiguration et le repositionnement de la flotte, une augmentation budgétaire importante s'est avérée nécessaire pour que les services de l'UNHAS puissent se poursuivre dans le pays. Une grande partie de l'accroissement des coûts tenait à la hausse des primes d'assurance des aéronefs induite par les conditions de sécurité. De fait, l'analyse des primes d'assurance pour risques de guerre versées avant et après le 16 août 2021 fait apparaître une envolée substantielle: jusqu'à la date du 27 août, 302 677 dollars É.-U. avaient été payés, contre 5 065 401 dollars entre la reprise des services de l'UNHAS en Afghanistan (le 28 août) et la fin de l'année. Ces dépenses cumulées – 5 millions de dollars – concernaient six aéronefs (dont cinq à voilure fixe et un à voilure tournante) exploités par trois transporteurs aériens affrétés par le PAM. Le montant est très élevé si l'on considère que les primes versées pour toutes les autres opérations de l'UNHAS en 2021 n'ont pas dépassé 2,5 millions de dollars pour 64 aéronefs desservant 14 pays, dont le Yémen et la République arabe syrienne.
11. Malgré les difficultés extrêmes engendrées par la pandémie de COVID-19, l'UNHAS a poursuivi ses activités de prestation de services à l'intention de la communauté humanitaire et des acteurs du développement, en acheminant des échantillons médicaux provenant de zones reculées et des fournitures médicales, et en assurant 50 évacuations sanitaires dans les pays en raison de la COVID-19 en 2021. Pendant l'année, 14 opérations menées par l'UNHAS ont aussi largement contribué aux efforts nationaux déployés pour transporter et distribuer des vaccins contre la COVID-19.
12. En février 2020, le PAM a signé un accord de délégation de gestion indirecte avec la Direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire européennes de la Commission européenne (ECHO) à propos d'un projet intitulé "Fourniture de services aériens à l'appui de projets financés par la Direction générale ECHO et d'autres projets d'aide humanitaire au Kenya, au Mali et en République démocratique du Congo", auparavant connu sous le nom de "projet ECHO Flight". Le projet est en cours d'examen en 2022 sous le nouveau titre "Vol humanitaire de l'Union européenne – *European Union Humanitarian Aid Flight*" (EU-HAF). Il est géré de manière concertée afin de garantir la coordination constante des services de l'UNHAS et de l'EU-HAF, et bénéficie de l'expérience et des partenariats des deux entités pour optimiser les résultats opérationnels et assurer des services aériens efficaces et efficaces au profit de la communauté humanitaire dans les trois pays. En 2021, 12 075 passagers et 208,5 tonnes de fret ont été acheminés au total par des vols EU-HAF gérés par le PAM dans les trois pays.

L'UNHAS et la plateforme de réservation des Nations Unies pour le personnel humanitaire

13. Le PAM ayant fructueusement mis à profit la plateforme de réservation en ligne des Nations Unies pour assurer son service mondial de transport aérien de passagers en 2021, la collaboration a été étendue pour lancer des pages Web relatives aux opérations de l'UNHAS accessibles en libre-service au niveau des pays. Ces pages communiquent des informations actualisées sur les services et les activités assurés par l'UNHAS au bénéfice de tous ceux qui font appel à lui.

14. Depuis 2021, le Service du transport aérien du PAM s'emploie à améliorer l'utilisation de la plateforme de réservation des Nations Unies pour simplifier la procédure de réservation. À l'heure actuelle, les usagers peuvent réserver leur vol sur la plateforme pour sept opérations de l'UNHAS; le nouveau système de réservation pour les 15 opérations restantes est en voie d'entrer en service.
15. Parmi les autres initiatives mises au point en coordination avec la plateforme Web de réservation figurent une base de données sur les passagers et un portail d'enregistrement pour les organisations qui requièrent les services de l'UNHAS.

Programme axé sur l'environnement et la durabilité du Service du transport aérien du PAM

16. En mai 2021, le PAM a lancé un programme axé sur l'environnement et la durabilité pour son Service du transport aérien, conformément à son engagement d'atténuer en permanence son impact sur l'environnement et de réduire l'empreinte carbone de ses activités. Pour aider le Service du transport aérien à progresser sur le plan climatique et environnemental, ce programme pose une série d'objectifs: mesurer, communiquer et réduire les émissions de carbone; promouvoir les carburants de substitution; accroître l'efficacité opérationnelle; optimiser les procédures de vol (diminution du dioxyde de carbone et du bruit); et élaborer une stratégie de compensation des émissions de carbone en synergie avec l'initiative du PAM en la matière.
17. En 2021, les principales réalisations du programme ont été les suivantes:
 - l'élaboration d'IPC stratégiques ayant trait à l'environnement pour mesurer automatiquement les émissions de dioxyde de carbone des aéronefs affrétés par le PAM;
 - l'intégration de clauses environnementales dans tous les accords relatifs aux carburants et à l'affrètement des aéronefs;
 - l'inclusion de paramètres environnementaux dans les processus de passation de marchés;
 - la révision des propositions destinées aux donateurs et des rapports périodiques dans le but d'y adjoindre une composante liée à l'environnement;
 - le fait d'intégrer l'utilisation d'un système de gestion environnementale comme condition minimale pour tous les transporteurs aériens à compter du 1^{er} janvier 2023; et
 - le lancement de campagnes de sensibilisation à l'environnement.
18. En outre, une étude de cas a été conduite pour évaluer les possibilités de réduire la consommation et l'émission de carburants par les aéronefs, comme l'a défini l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (document 10013). L'analyse des émissions et des IPC pertinents résultant de l'application des mesures techniques de l'OACI par des exploitants aériens sélectionnés sur cinq aéronefs affrétés par le PAM pendant trois mois a fait apparaître une diminution de la consommation de carburant de 2 pour cent par rapport aux mois précédents. Si elle s'appliquait à tous les aéronefs, cette diminution se traduirait par des économies annuelles nettes de 1 million de dollars dans les achats de carburants. L'étude est actuellement étendue de façon à couvrir 50 pour cent de la flotte affrétée à long terme, les résultats étant attendus en automne 2022.

19. Organisé et présidé par le PAM, le premier sommet environnemental sur les services aériens humanitaires, qui s'est tenu au Caire en mars 2022, a réuni plus de 60 représentants de haut niveau d'autorités de l'aviation civile, d'organisations internationales, de constructeurs aéronautiques, d'exploitants aériens et de fournisseurs de carburant. Dans le cadre de discussions techniques et de tables rondes, les participants ont exploré les possibilités et les façons innovantes d'améliorer la durabilité environnementale des services aériens humanitaires, ainsi que les enjeux connexes.

Vue d'ensemble du financement de l'UNHAS

20. Le budget des opérations de l'UNHAS s'est élevé à 343,2 millions de dollars en 2021. L'UNHAS est un service commun délivré à la demande à l'ensemble de la communauté humanitaire et des acteurs du développement, qui dépend des contributions volontaires allouées par des pays et de fonds multilatéraux pour poursuivre ses opérations.
21. Pour que les opérations puissent être rapidement reconfigurées, restreintes ou étendues en fonction de l'évolution des besoins humanitaires sur le terrain, il convient d'examiner et d'évaluer régulièrement les exigences en matière d'accès humanitaire et l'aptitude de la flotte aérienne existante de l'UNHAS à y satisfaire, ainsi que la disponibilité et la capacité des lignes aériennes commerciales autorisées par le Département de la sûreté et de la sécurité.
22. L'accès humanitaire s'étant dégradé en 2021, l'UNHAS a dû faire face à une augmentation de la demande sur le plan tant des opérations que des capacités, ce qui a posé des problèmes de financement pour la plupart des interventions. Une vue d'ensemble détaillée de la situation financière en 2021 de toutes les opérations de l'UNHAS et les fonds requis pour 2022 seront présentés au Conseil d'administration lors de sa session annuelle de 2022.
23. Tout déficit de financement de l'UNHAS entraînera une restriction des services fournis ou la suspension complète des opérations aériennes, entravant, rendant dangereux ou bloquant l'accès de la communauté humanitaire aux zones reculées dans lesquelles son intervention est pourtant nécessaire. Si aucune mesure n'est prise pour pérenniser le financement de l'UNHAS, l'imprévisibilité financière continuera d'affaiblir le service et de menacer l'accès des agents humanitaires aux personnes et communautés les plus vulnérables.
24. Pour remédier à ce problème, le PAM met en place un dispositif centralisant les contributions multilatérales directes aux opérations de l'UNHAS, à partir duquel des fonds peuvent être réaffectés à des plans stratégiques de pays à l'aide d'une procédure transparente approuvée par le Directeur exécutif adjoint. De cette façon, le Service du transport aérien proposerait que des fonds soient alloués à un plan stratégique de pays donné à la suite de l'examen financier et opérationnel approfondi de toutes les opérations de l'UNHAS, afin de hiérarchiser l'emploi des ressources. Cette allocation serait soumise à l'approbation du Directeur de la Division des opérations liées à la chaîne d'approvisionnement; une fois la proposition approuvée, les fonds seraient réaffectés. Élaboré en concertation et en collaboration avec la Division des finances, la Division de la planification et de la performance institutionnelles, la Division des partenariats publics et de la mobilisation de ressources, et la Division chargée de la chaîne d'approvisionnement, ce dispositif est en phase finale d'essai.

Principaux IPC des opérations de transport aérien du PAM

25. En 2021, tous les indicateurs opérationnels ont enregistré une amélioration par rapport à 2020:
- *Rapport coût-efficacité*: le coût opérationnel par kilomètre-passager⁴ a été ramené de 1,86 dollar en 2020 à 1,72 dollar en 2021, démontrant ainsi une amélioration du rapport coût-efficacité. Ce coût opérationnel par kilomètre-passager plus élevé en 2020 était dû aux restrictions de déplacement en vigueur pendant le pic de la pandémie de COVID-19.
 - *Efficiences environnementales*: la quantité totale des émissions de dioxyde de carbone pour tous les aéronefs affrétés par le PAM s'est élevée à 160 333 tonnes en 2021 contre 184 559 tonnes en 2020, enregistrant une baisse principalement due à la réduction des activités du service mondial de transport aérien de passagers⁵. En 2018, la quantité totale d'émissions de dioxyde de carbone était encore de 252 112 tonnes, ce qui met en évidence les progrès considérables accomplis par le PAM dans la réduction de l'empreinte carbone de ses activités aériennes.
 - *Satisfaction des usagers*: les résultats de l'enquête de satisfaction des passagers et de celle relative à l'accès aux services sont agrégés au niveau mondial. En 2021, les résultats globaux de l'enquête de satisfaction des usagers relative aux services de l'UNHAS se sont élevés à 94 pour cent, selon l'enquête de satisfaction des passagers et celle relative à l'accès aux services au niveau des pays. On constate une hausse importante du taux de satisfaction des usagers qui était de 83 pour cent en 2020, principalement en raison des perturbations des services de l'UNHAS dues à la COVID-19.

Opération de l'UNHAS	Taux de satisfaction des usagers	
	Enquête de satisfaction relative à l'accès aux services	Enquête de satisfaction des passagers
Afghanistan	94%	99%
Burkina Faso	91%	90%
Cameroun	88%	96%
Éthiopie	96%	97%
Guinée	100%	92%
Haïti	94%	92%
Kenya	88%	96%
Libye	96%	92%
Madagascar	100%	94%
Mali	100%	77%
Mauritanie	100%	97%

⁴ Le coût opérationnel par kilomètre-passager est calculé pour chaque passager transporté. Les coûts contractuels relatifs à chaque aéronef sont calculés par heure de vol bloc à bloc. La consommation effective de l'aéronef en carburant et le prix du carburant là où l'aéronef est basé sont utilisés pour calculer le coût du carburant par heure de vol bloc à bloc.

⁵ Il est à noter que l'efficacité environnementale ne tient pas compte des contrats d'affrètement ad hoc pour le Siège du PAM.

Opération de l'UNHAS	Taux de satisfaction des usagers	
	Enquête de satisfaction relative à l'accès aux services	Enquête de satisfaction des passagers
Mozambique	100%	93%
Niger	91%	91%
Nigéria	90%	97%
République arabe syrienne	100%	99%
République centrafricaine	89%	90%
République démocratique du Congo	93%	97%
Somalie	100%	94%
Soudan	100%	100%
Soudan du Sud	97%	96%
Tchad	92%	97%
Yémen	92%	90%
Ensemble/moyenne	95%	94%
Satisfaction globale des usagers relative aux services de l'UNHAS	94%	

État d'avancement de l'application des recommandations issues de l'audit externe

26. Comme le prévoient les textes du PAM, un audit externe du Service du transport aérien du PAM a été réalisé du 19 juillet 2019 au 31 janvier 2020. L'audit a porté plus particulièrement sur le Service du transport aérien du PAM au Siège, à Rome, et sur les opérations aériennes menées sur le terrain au Mali, au Kenya, en Somalie et au Soudan du Sud. Pour mener à bien cet audit, l'Auditeur externe a dû se rendre sur ces divers sites, à différentes périodes.
27. L'Auditeur externe a formulé 16 recommandations que le PAM a acceptées en totalité ou en partie. Le PAM a pris des mesures concrètes pour se conformer aux 16 recommandations. À ce jour, 12 d'entre elles ont été classées et la mise en œuvre des quatre recommandations restantes est en cours.
28. L'audit externe a fait ressortir l'importance des activités de transport aérien pour le système des Nations Unies et pour la communauté humanitaire au sens large. L'Auditeur externe en a conclu qu'il fallait élaborer un document de politique générale relatif aux opérations aériennes, précisant l'étendue du mandat du PAM, les mécanismes applicables de coordination des missions aériennes, les critères d'identification pour l'enregistrement des usagers auprès de l'UNHAS et les critères permettant de déterminer qui peut bénéficier des services de transport aérien, la relation entre le Service du transport aérien et l'Unité de la sécurité du transport aérien, et les règles de financement applicables.

29. Le projet de politique relative aux opérations aériennes présente les ambitions qui sont celles du PAM, les objectifs, les principes et les partenariats qui régissent les opérations du Service du transport aérien du PAM et de l'UNHAS, et expose le cadre de gouvernance des services correspondants. La politique repose sur les principes humanitaires et sur l'engagement pris par le PAM de fournir des services communs à tous les acteurs de l'aide humanitaire. Elle englobe les objectifs des services de transport aérien du PAM, à savoir fournir des services de transport aérien communs, spécialisés et à la demande à la communauté humanitaire et aux partenaires essentiels, tels que les autres entités des Nations Unies, les ONG et les membres de la communauté diplomatique; jouer le rôle de médiateur entre les acteurs du transport aérien et les acteurs de l'aide humanitaire dans la préparation aux situations d'urgence et l'intervention en cas de crise; et renforcer les capacités et les systèmes régionaux et nationaux en matière de transport aérien. La politique décrit également le rôle des catalyseurs essentiels – des partenaires, un financement durable, des connaissances et compétences – dans la réalisation des objectifs généraux, et désigne les prochaines étapes de mise en œuvre et de suivi. Le document en est actuellement aux phases finales d'approbation interne, à la suite de quoi il sera présenté au Conseil d'administration.

Liste des sigles utilisés dans le présent document

ECHO	Direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire européennes de la Commission européenne
EU-HAF	Vol humanitaire de l'Union européenne – <i>European Union Humanitarian Aid Flight</i>
IPC	indicateur de performance clé
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
ONG	organisation non gouvernementale
UNHAS	Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies