



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

**Point 14 : Sûreté de l'aviation**

**14.1 : Faits nouveaux survenus depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée**

#### FAITS NOUVEAUX SURVENUS DEPUIS LA 33<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

##### SOMMAIRE

La présente note contient un rapport d'étape du Conseil sur les mesures prises pour donner suite à la Résolution A33-1 de l'Assemblée, notamment les résultats de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation ainsi que l'adoption en juin 2002 du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation et son application ultérieure.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 6. L'Assemblée est invitée à demander au Conseil et au Secrétaire général de continuer d'accorder une haute priorité à la mise en œuvre du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation et à adopter la résolution présentée dans l'Appendice C.

##### RÉFÉRENCES

A35-WP/20  
A35-WP/43  
A35-WP/50  
A35-WP/55  
A35-WP/88  
Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001)

## 1. INTRODUCTION

1.1 La présente note donne un aperçu des faits nouveaux survenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation (AVSEC) depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en particulier l'adoption d'un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation. Elle rend compte des progrès réalisés à ce jour dans la mise en œuvre de chacun des projets du Plan d'action et présente les grandes lignes des activités futures planifiées, ainsi que les dépenses prévues pour 2005, 2006 et 2007 relativement aux projets 1 à 13 du Plan d'action.

*Note.*— Les chiffres figurant entre [ ] seront actualisés pour l'Assemblée.

## 2. **APERÇU DES FAITS NOUVEAUX SURVENUS DEPUIS LA 33<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE**

2.1 À la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001, la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée a adopté la Résolution A33-1, *Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile*. Le paragraphe 8 du dispositif de cette résolution chargeait le Conseil de convoquer une conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but de prévenir, de combattre et d'éradiquer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile; de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption des normes et pratiques recommandées (SARP) dans le domaine de la sûreté et le contrôle de leur mise en œuvre; et d'assurer les moyens financiers nécessaires pour les activités de l'OACI dans ce domaine.

2.2 La Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation s'est tenue au siège de l'OACI les 19 et 20 février 2002. Plus de 700 participants représentant 153 États contractants et 25 observateurs y ont assisté. La Conférence a approuvé une stratégie globale visant à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde et adopté des conclusions et des recommandations ainsi qu'une déclaration sur la sûreté de l'aviation pour faire état des résultats de la Conférence ainsi que pour restaurer la confiance des voyageurs et assurer le redressement du transport aérien international. La Conférence a prié le Conseil d'élaborer et d'adopter un Plan d'action pour la sûreté de l'aviation.

2.3 Comme suite à la Résolution A33-1 et à la Déclaration de la Conférence, le Conseil a approuvé, à la quatorzième séance de sa 166<sup>e</sup> session, le 14 juin 2002, un projet de Plan d'action de l'OACI pour le renforcement de la sûreté de l'aviation, qui prévoit des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés afin d'évaluer les mesures de sûreté de l'aviation mises en place dans tous les États contractants. Il prévoit également l'identification, l'analyse et la mise au point d'une réaction mondiale efficace aux menaces nouvelles et émergentes; l'intégration de mesures à prendre dans des domaines précis, notamment pour les aéroports, les aéronefs et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne; le renforcement des dispositions liées à la sûreté de l'aviation figurant dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en appliquant des procédures accélérées s'il y a lieu et sous réserve des considérations globales de sécurité, notamment pour assurer la protection du poste de pilotage; une coordination étroite avec les programmes d'audits aux niveaux régional et sous-régional; et un programme de suivi et d'assistance permettant de remédier aux carences observées. Le Plan d'action dépend largement des contributions volontaires des États contractants (voir le paragraphe 5 ci-après).

## 3. **MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION**

3.1 Depuis juin 2002, de solides progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, malgré les préoccupations exprimées au début sur le financement et les retards dans le recrutement de personnel dans les catégories des administrateurs et des services généraux. Des fonds ont été accordés en priorité à certains projets, notamment le Projet 3 – Programme universel d'audits de sûreté (USAP). Ce facteur et l'interdépendance entre les projets (par exemple, un audit doit avoir lieu avant que les actions correctrices puissent être prises) expliquent pourquoi certains projets sont plus avancés que d'autres. L'état d'avancement de chaque projet est résumé ci-après. Les projets 1 à 10 relèvent de la Direction du transport aérien, et les projets 11 à 13, de la Direction de la navigation aérienne, de la Direction des affaires juridiques et de la Direction de l'administration et des services, respectivement.

## 3.2 GRAND PROGRAMME — TRANSPORT AÉRIEN

### 3.2.1 **Projet 1 : Élaboration d'éléments de sûreté de l'aviation**

3.2.1.1 Des progrès importants ont été réalisés dans l'élaboration et la diffusion à l'échelle mondiale de nouveaux matériels de formation et d'orientation. Quatre malles pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) ont été mises à disposition ou finalisées<sup>1</sup>. Toutes les MPSA ont été revues et actualisées<sup>2</sup>. Le Secrétariat collabore avec les centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI pour veiller à ce que le travail de traduction correspondant soit mené à bien le plus efficacement possible. Des ateliers, des vidéos et des DVD de formation, ainsi que des ensembles autodidactiques sur CD-ROM multimédia, qui complètent les cours de niveau avancé, sont en voie d'être terminés.

3.2.1.2 La sixième édition du *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) a été publiée et distribuée à tous les États contractants. Elle contient des éléments indicatifs, nouveaux ou actualisés, concernant les SARP des Amendements n<sup>os</sup> 9 et 10 de l'Annexe 17, et tient compte des progrès réalisés dans les pratiques et technologies de sûreté depuis l'édition précédente. D'autres amendements de la sixième édition portent sur une liste d'articles interdits à bord des aéronefs, sur la présence de personnel de sûreté à bord et sur la sûreté du transport de marchandises dangereuses. Pour aider les États à élaborer des mesures de riposte contre les menaces nouvelles et émergentes dirigées contre l'aviation civile, telles que les systèmes antiaériens portables (MANPADS), des éléments indicatifs complétant le Manuel de sûreté ont été diffusés, mais uniquement sur le site Web protégé de l'OACI, étant donné leur caractère sensible. La menace causée par les MANPADS est traitée dans une note distincte (A35-WP/50).

3.2.1.3 Des éléments indicatifs ont aussi été mis à la disposition des États pour les aider à mettre en œuvre la *Convention relative au marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*.

### 3.2.2 **Projet 2 : Formation, y compris l'agrément des auditeurs AVSEC**

3.2.2.1 La formation à la sûreté de l'aviation revêt une importance particulière puisqu'elle est conçue pour aider les États à remédier aux carences liées à l'Annexe 17. La Section AVSEC a promu et organisé chaque année plus de 50 cours de formation fondés sur les MPSA dans les CFSA. Les cours actuellement donnés dans les CFSA portent entre autres sur la formation d'instructeurs AVSEC pour qu'ils puissent à leur tour donner des cours de formation dans leurs propres États, en utilisant les MPSA et certains matériels pédagogiques<sup>3</sup> de l'OACI. La formation et la certification des auditeurs OACI de la sûreté de l'aviation aux fins de la réalisation d'audits au titre de l'USAP sont actuellement réalisées par la Section des audits de sûreté de l'aviation (ASA).

### 3.2.3 **Projet 3 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)**

3.2.3.1 La documentation et l'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre et à la gestion de l'USAP ont été établies et la mise en œuvre du programme est en cours. Au 31 juillet 2004, 45 audits

---

<sup>1</sup> Exercices (organisation d'exercices de gestion de crises AVSEC dans un État), Inspecteurs-auditeurs nationaux, Contrôle de la qualité au niveau national et Conception des aéroports.

<sup>2</sup> Cours Base, Superviseurs, Gestion, Gestion de crises, Fret, Instructeurs et Compagnies aériennes (remaniée conjointement par l'OACI et l'IATA [Association du transport aérien international]).

<sup>3</sup> Instructeurs, Gestion, Gestion de crises, Fret, Négociations en cas de prise d'otages et Inspecteurs-auditeurs nationaux.

avaient été exécutés dans le cadre de l'USAP et il est prévu que 60 États au total seront audités d'ici la fin de 2004. En tout, 128 auditeurs de 63 États de toutes les régions OACI ont jusqu'à maintenant été formés et certifiés en tant qu'auditeurs de sûreté de l'aviation. Un rapport détaillé sur la mise en œuvre de l'USAP est présenté dans la note A35-WP/55.

### 3.2.4 **Projet 4 : Descriptifs de projet, assistance et suivi**

3.2.4.1 Suite à l'instauration de l'USAP, les évaluations techniques effectuées dans le cadre du Mécanisme AVSEC ont été suspendues. Les aspects préoccupants relevés durant les audits AVSEC de l'OACI ont donné lieu à l'apport d'une assistance directe et immédiate dans le cadre du Mécanisme AVSEC, au cas par cas. Un appui est également fourni pour l'élaboration de projets à plus long terme sous les auspices de la Direction de la coopération technique (TCB), afin de remédier aux carences constatées au cours des audits, y compris l'élaboration des descriptifs de projet. Jusqu'ici, [cinq] missions d'assistance ont été menées à la suite des missions USAP. De plus, [14] autres missions d'assistance et de suivi se sont poursuivies dans le cadre du Mécanisme AVSEC.

3.2.4.2 La mobilisation des ressources est en cours pour [deux] des descriptifs de projet élaborés par la TCB. Il s'agit notamment de descriptifs visant à corriger des carences communes à des groupes d'États. Tenant compte de l'expérience positive acquise avec le programme de suivi du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) (à savoir le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité — COSCAP), la TCB a mis au point les programmes initiaux coopératifs de sûreté de l'aviation (CASP) sur une base sous-régionale, en coopération étroite avec la Section AVSEC.

### 3.2.5 **Projet 5 : Séminaires et exercices concernant la sûreté de l'aviation**

3.2.5.1 Huit exercices et deux séminaires tenus sous l'égide du Mécanisme AVSEC, ainsi que deux ateliers régionaux organisés en collaboration avec la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) ont été menés durant le triennat en cours.

### 3.2.6 **Projet 6 : Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA)**

3.2.6.1 En vue de développer les moyens régionaux de formation, l'OACI a créé au cours des 12 dernières années 10 centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) dans des écoles de formation déjà établies à Amman, Bruxelles, Casablanca, Dakar, Kiev, Moscou, Nairobi, Penang, Port of Spain et Quito. En outre, trois nouvelles installations OACI de formation à la sûreté de l'aviation ont été approuvées pour Auckland, Nouvelle-Zélande; Buenos Aires, Argentine; et Johannesburg, Afrique du Sud. Cette mesure est justifiée pour satisfaire les besoins actuels en formation dans toutes les langues, régions et sous-régions de l'OACI.

3.2.6.2 Le réseau CFSA a été renforcé, ainsi que sa capacité d'organiser des cours de formation et d'élaborer ou d'actualiser des matériels didactiques et des éléments indicatifs. La communication et la coopération entre les 10 CFSA et la Section AVSEC ont été améliorées grâce à l'inauguration d'un site web CFSA protégé de l'OACI et à des réunions régulières de coordination entre les Directeurs des CFSA et l'OACI (Montréal 2002, Casablanca 2003 et Kiev 2004).

3.2.6.3 Un nouveau programme de formation utilisant des outils d'apprentissage électronique de pointe est en cours de mise en œuvre conjointement par l'OACI et l'Université Concordia. Il vise surtout à donner aux cadres participants une meilleure compréhension des SARP de l'Annexe 17, tout en encourageant les meilleurs principes et pratiques de gestion liés à la sûreté de l'aviation. Un cours pilote a

été organisé à Casablanca en avril. Compte tenu des observations reçues durant le projet pilote, les cours commenceront en novembre 2004, à raison de trois à cinq sessions au minimum par an.

### 3.2.7 **Projet 7 : Experts régionaux en sûreté de l'aviation (ASRO)**

3.2.7.1 Pour assurer la mise en œuvre du Plan d'action au niveau régional, le Conseil est convenu de renforcer les bureaux régionaux de l'OACI afin de confier toutes les tâches AVSEC à un expert régional désigné dans chaque bureau. Comme première mesure, des experts régionaux en sûreté de l'aviation ont été nommés aux bureaux régionaux de Bangkok, du Caire et de Mexico pour aider à la coordination des programmes AVSEC dans ces régions.

3.2.7.2 Les initiatives régionales visant à améliorer la situation de la sûreté de l'aviation dans les États comprennent une aide pour l'élaboration de plans d'action AVSEC, des programmes de formation pour les centres de formation à la sûreté de l'aviation approuvés par l'OACI, et des séminaires AVSEC régionaux pour promouvoir la coopération internationale. Les États et les organisations régionales et internationales, ainsi que l'industrie de l'aviation, ont été invités à participer à ces initiatives en fournissant des experts, du financement et des contributions en nature.

### 3.2.8 **Projet 8 : Autres besoins du Programme AVSEC**

3.2.8.1 En application de la décision adoptée par la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée à la lumière des actes commis aux États-Unis le 11 septembre 2001, le Groupe AVSEC a établi le texte définitif de l'Amendement n° 10 de l'Annexe 17 en novembre 2001. Cet amendement, adopté par le Conseil en décembre 2001, porte notamment sur les sujets suivants : nouvelles dispositions liées à l'applicabilité de l'Annexe aux vols intérieurs, coopération internationale pour la communication de renseignements sur les menaces, protection du poste de pilotage, personnel de sûreté à bord et contrôle de la qualité à l'échelle nationale.

3.2.8.2 Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation poursuit actuellement les travaux en vue d'achever l'Amendement n° 11 de l'Annexe 17 et d'élaborer des éléments indicatifs pour la protection contre les systèmes antiaériens portables (MANPADS), la formation et le déploiement du personnel de sûreté à bord (agents de sûreté en vol), et l'élaboration d'outils de contrôle de la qualité au niveau national et d'éléments indicatifs à l'intention des États.

3.2.8.3 Des liens ont été créés ou renforcés avec un certain nombre d'organismes internationaux intéressés par la sûreté de l'aviation, notamment le Comité contre le terrorisme (CCT) de l'ONU et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

### 3.2.9 **Projet 9 : Programme de facilitation**

3.2.9.1 Un Manuel de facilitation est actuellement élaboré; des chapitres ont été finalisés concernant les principes généraux, le congé des personnes et le dédouanement du fret, l'accent étant mis sur l'utilisation de la technologie de l'information pour améliorer les procédures ainsi que les concepts de gestion du risque. Des travaux ont été entrepris sur une méthodologie d'évaluation de la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. L'OACI a collaboré avec l'Organisation mondiale des douanes à l'établissement de lignes directrices sur les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), ainsi qu'au renforcement de la sûreté et de la facilitation de la chaîne d'approvisionnement internationale. La douzième session de la Division de facilitation [FAL/12, Le Caire (Égypte), 22 mars – 1<sup>er</sup> avril 2004] a souligné l'importance de ces travaux en adoptant un certain nombre de recommandations de politique concernant les systèmes RPCV, les renseignements préalables

concernant le fret, les normes de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et les arrangements pour un congé simplifié dans le cas des transporteurs aériens et des clients cargo ayant respecté les normes.

3.2.9.2 En mai 2003, l'OACI a adopté un plan mondial harmonisé visant l'intégration de données d'identification biométriques dans les passeports et autres documents de voyage lisibles à la machine (MRTD). L'usage accru de MRTD dotés de fonctions biométriques permettra de faciliter l'acheminement des passagers aux points de contrôle aux aéroports, de renforcer la sûreté de l'aviation et d'améliorer la protection contre le vol d'identité. Un site Web a été créé expressément pour la diffusion de rapports techniques et d'éléments indicatifs de l'OACI sur la biométrie et des spécifications relatives aux MRTD ([www.icao.int/mrtd](http://www.icao.int/mrtd)). Un plan a été élaboré pour présenter un projet d'assistance technique pour tous les États contractants qui en feront la demande en vue d'adopter les passeports lisibles à la machine et de prendre des mesures pour garantir que les documents qu'ils produisent sont d'une qualité optimale. FAL/12 a appuyé ces travaux et recommandé l'adoption d'une nouvelle norme de l'Annexe 9 demandant à tous les États contractants de délivrer des passeports lisibles à la machine, d'ici 2010, ainsi que l'adoption d'une pratique recommandée en vertu de laquelle les États devraient incorporer l'identification biométrique dans leurs documents de voyage, et une recommandation de politique selon laquelle l'OACI devrait aider les États à mettre en œuvre ces dispositions. Un rapport complet du Conseil sur les résultats de la douzième session de la Division de facilitation est présenté dans la note A35-WP/43.

### 3.2.10 **Projet 10 : Autres programmes de transport aérien**

3.2.10.1 La Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation a recommandé que l'OACI développe sa politique et ses éléments indicatifs sur le recouvrement des coûts des services de sûreté. La politique et les éléments indicatifs sur le recouvrement des coûts des services de sûreté aux aéroports figurant dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/6) et dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) ont depuis lors été amendés par le Conseil, compte tenu des observations du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports. Parallèlement, des politiques et des éléments indicatifs nouveaux sur le recouvrement des coûts des mesures de sûreté liées à la prestation des services de navigation aérienne ont été élaborés par le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne et approuvés par le Conseil en vue de leur incorporation dans le Doc 9082 et dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

3.2.10.2 Le Plan d'action comprend aussi des éléments de projets dans le domaine des prévisions et de la planification économique. Trois ensembles de prévisions à moyen terme du trafic aérien ont été élaborés de 2002 à 2004, et de nouvelles prévisions à long terme, allant jusqu'en 2015, ont été préparées au début de 2004; ces prévisions peuvent aider les États à évaluer les besoins futurs en matière de sûreté. Une étude sur les incidences économiques des nouvelles mesures de sûreté sera entreprise au second semestre de 2004. Une évaluation du financement nécessaire pour remédier aux lacunes et carences qui sera fondée sur les conclusions des audits a été reportée jusqu'à l'obtention de renseignements suffisants.

## 3.3 **GRAND PROGRAMME — NAVIGATION AÉRIENNE**

### 3.3.1 **Projet 11 : Programmes de navigation aérienne**

3.3.1.1 De solides progrès ont été réalisés dans l'élaboration et l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) liées à la sûreté destinées aux Annexes relevant du domaine de compétence de la Commission de navigation aérienne, mais la production d'éléments indicatifs a été plus limitée. Les principales réalisations ont été les amendements relatifs à la sûreté qui ont été apportés à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 1<sup>re</sup> Partie — *Aviation de transport commercial international* —

*Avions et 3<sup>e</sup> Partie — Vols internationaux d'hélicoptères, à l'Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs, ainsi qu'à la publication du Manuel sur l'application des dispositions de sûreté de l'Annexe 6 (Doc 9811, Diffusion restreinte).*

3.3.1.2 En outre, deux tâches importantes qui ne faisaient pas formellement partie du Plan d'action ont été menées à bien. La première était l'élaboration d'une liste complète des SARP liées à la sûreté de l'aviation qui figurent dans les Annexes relevant du domaine de compétence de la Commission, SARP dont le Conseil a décidé (C-DEC 167/8) qu'elles devraient normalement faire l'objet d'audit dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). La seconde tâche consistait à établir un mécanisme formel de coordination des activités de sécurité et de sûreté de l'Organisation afin d'assurer la meilleure synergie possible entre les deux domaines.

3.3.1.3 La Commission de navigation aérienne a entrepris le 26 novembre 2003 un examen approfondi du volet navigation aérienne du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation et a recommandé au Conseil un amendement de ce volet du Plan qui fera en sorte qu'il reste pertinent. Le Conseil a approuvé cet amendement le 23 février 2004 et a pris note des aspects de financement connexes.

#### 3.4 **GRAND PROGRAMME — AFFAIRES JURIDIQUES**

##### 3.4.1 **Projet 12 : Programmes juridiques**

3.4.1.1 En application de la Résolution A33-1, qui charge le Conseil et le Secrétaire général d'agir d'urgence pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile et en particulier d'examiner si les conventions existantes en matière de sûreté de l'aviation sont suffisantes, le Secrétariat a mené une étude sur les mesures juridiques concernant les menaces en question. L'étude a conclu que, s'il est vrai que les cinq conventions existantes sur la sûreté de l'aviation ont été largement acceptées par les États comme étant des instruments juridiques utiles dans la lutte contre les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, elles devraient être actualisées dans plusieurs cas pour tenir compte des menaces nouvelles et émergentes. Certaines de ces menaces, notamment l'usage indu d'aéronefs comme armes, les attaques-suicide, les attaques électroniques, informatiques, chimiques et biologiques, ainsi que les attaques aux matières radioactives, ne sont pas couvertes de façon adéquate. Par ailleurs, ces conventions visent essentiellement les personnes qui sont les auteurs d'actes punissables, commis surtout à bord des aéronefs ou aux aéroports, sans comporter de dispositions précises visant les personnes qui ont organisé ou dirigé la perpétration de ces actes. Cette étude fait l'objet d'une note d'information (A35-WP/88).

3.4.1.2 L'étude a aussi conclu qu'il faudrait peut-être traiter séparément certaines questions comme le contrôle des systèmes antiaériens portables (MANPADS), les agents de sûreté en vol, l'application stricte et uniforme de l'Annexe 17 ainsi que l'indemnisation et l'immunité relativement aux actes de terrorisme.

3.4.1.3 Sur la base de l'étude mentionnée ci-dessus, le Secrétariat recommandera certains amendements à apporter aux conventions existantes sur la sûreté de l'aviation. Ces recommandations seront examinées plus avant par le Comité juridique ou d'autres organes, comme l'envisage le paragraphe 4.5.

### 3.5 **GRAND PROGRAMME — SOUTIEN ADMINISTRATIF**

#### 3.5.1 **Projet 13 : Soutien administratif et financier**

3.5.1.1 Un soutien administratif a été apporté pour gérer la charge de travail supplémentaire découlant du recrutement et des services du personnel, à savoir l'administration des contrats, les prestations, les indemnités, etc. Pour la période 2002, 2003 et 2004, 62 fonctionnaires, dont 27 de la catégorie des administrateurs (soit 5, 7 et 15 respectivement chaque année) et 35 de la catégorie des services généraux (soit 13, 12 et 10) ont été ou seront recrutés, ou ont fait ou feront l'objet d'autres mesures administratives.

3.5.1.2 À la suite de ces recrutements et autres mesures administratives, des services ont été fournis pour l'attribution et la gestion des aires de travail. Des services de soutien technique pour l'installation d'ordinateurs et de logiciels, des fournitures de bureau, du mobilier et du matériel, des services de téléphone, de traduction et de distribution, de messagerie et de poste, ont aussi été fournis pour répondre aux nouveaux besoins.

3.5.1.3 Le soutien financier regroupe les services de comptabilité, de budget et d'états de paie fournis au Plan d'action et comprend : le traitement des états de paie et des prestations, l'aide dans la préparation du budget, l'émission des affectations de crédit et le contrôle des fonds, l'établissement des reçus relatifs aux dons volontaires, le paiement des dépenses, la préparation des états financiers mensuels et annuels relatifs à tous les fonds AVSEC, l'établissement de la liste des contributions reçues ainsi que la fourniture d'avis et de renseignements sur les questions financières à la demande des gestionnaires et des Représentants au Conseil.

## 4. **ACTIVITÉS FUTURES**

4.1 Les améliorations escomptées du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ne seront pas perceptibles immédiatement et ne se feront peut-être pas sentir avant quelque temps. Le succès à long terme du Plan d'action repose sur un engagement ferme et soutenu à l'échelle mondiale. La participation entière et active de tous les États contractants de l'OACI, ainsi que de tous ses organes techniques et délibérants, est indispensable à l'obtention de résultats concrets dans un délai acceptable.

4.2 Au cours du prochain triennat, les activités de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation suivront l'orientation générale fixée par le Conseil en juin 2002 lorsqu'il a adopté le Plan d'action. Les activités nouvelles ou celles auxquelles une importance particulière sera accordée sont indiquées ci-après.

4.3 À titre de première priorité, les audits devraient se poursuivre au cours du triennat dans le cadre du Plan d'action USAP, qui est établi annuellement et communiqué à tous les États contractants deux fois par an après actualisation. Si suffisamment de fonds sont reçus des États sous forme de contributions volontaires, une quarantaine d'audits par année sont prévus pour 2005, 2006 et 2007, et tous les États membres de l'OACI auront fait l'objet d'un premier audit d'ici la fin de 2007. Les activités de formation et de certification d'auditeurs se poursuivront également et des séminaires régionaux de l'OACI sur les audits de sûreté de l'aviation se tiendront dans toutes les régions de l'OACI. Des renseignements supplémentaires sur les activités futures de l'USAP figurent dans un rapport détaillé sur la mise en œuvre de l'USAP présenté dans la note A35-WP/55.



4.4 L'élaboration et l'actualisation du matériel pédagogique et des éléments d'orientation concernant la sûreté de l'aviation seront une priorité puisque les États contractants auront besoin d'orientations pour mettre en application l'ensemble des SARP de l'Annexe 17 le plus efficacement et le plus rapidement possible. Il est probable que l'assistance aux États augmentera sensiblement à mesure qu'un plus grand nombre de rapports d'audit de l'USAP et de plans d'action correctrice seront disponibles. Le besoin de formation AVSEC ciblée dans les régions sera couvert par l'augmentation du nombre d'experts régionaux en sûreté de l'aviation et de centres de formation à la sûreté de l'aviation sous la supervision générale de l'OACI.

4.5 Selon les résultats de l'étude du Secrétariat sur les mesures juridiques, mentionnée au paragraphe 3.4.1, les diverses questions mises en lumière dans l'étude devront peut-être faire l'objet d'un complément d'étude pouvant faire intervenir le Comité juridique, son sous-comité, ou d'autres organes désignés par l'Assemblée ou le Conseil.

4.6 D'après l'expérience acquise sur les descriptifs de projets de sûreté de l'aviation établis jusqu'ici, il est prévu que [20] autres descriptifs de projet seront préparés par la TCB entre 2005 et 2007. Mis à part ceux qui concernent des pays particuliers, certains de ces descriptifs de projets viseront à corriger des carences communes à des groupes d'États, tels que les programmes coopératifs de sûreté de l'aviation (CASP).

4.7 Bien qu'il ait été possible d'assurer certains des services de soutien administratif dans le cadre du budget du Programme ordinaire, des ressources supplémentaires seront encore nécessaires pour maintenir le niveau des services au cours du prochain triennat, car la Direction de l'administration et des services devra faire face à de graves contraintes en matière de ressources.

## 5. **CONSIDÉRATIONS BUDGÉTAIRES**

### 5.1 **Dépenses pour 2002, 2003 et 2004**

5.1.1 Au cours de la période 2002-2004, le Plan d'action a été financé par le Programme ordinaire et des contributions volontaires des États dans le cadre du Mécanisme AVSEC renforcé. La mise en œuvre des projets 1 à 13 du Plan d'action pour 2002-2004 coûte [10,683] millions \$US provenant uniquement de ressources extrabudgétaires. Les chiffres réels de 2002 et 2003 ainsi que les chiffres estimatifs de 2004 pour les projets 1 à 13 du Plan d'action sont indiqués dans le tableau figurant à l'Appendice A de la présente note.

### 5.2 **Budget pour 2005, 2006 et 2007**

5.2.1 En 2001, l'Assemblée a chargé le Conseil d'élaborer des propositions et de prendre les décisions appropriées pour assurer un financement plus stable des activités de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation (paragraphe 6 du dispositif de la Résolution A33-1 de l'Assemblée). Ayant été saisi d'une proposition visant à inclure 3,0 millions \$US pour les activités liées à la sûreté de l'aviation dans le Programme ordinaire de 2005 à 2007, le Conseil a conclu qu'elle n'était pas réalisable dans la situation budgétaire actuelle.

5.2.2 En conséquence, si les activités incluses dans le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ont été incorporées dans le projet de budget du Programme ordinaire pour 2005-2007 (A35-WP/20), le financement par le Programme ordinaire sera d'un niveau semblable à celui du triennat en cours, et ces activités continueront à dépendre fortement des contributions volontaires des États. Dans le projet de

budget du Programme ordinaire, les activités qu'il est prévu de financer par des ressources extrabudgétaires sont indiquées par un losange et une note de bas de page. Les dépenses totales prévues pour le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation pour le triennat 2005-2007 qui proviennent du budget du Programme ordinaire se chiffrent à 2,171 millions \$US comme cela est reflété dans la note A35-WP/20, et celles qui proviennent de ressources extrabudgétaires se chiffrent à [19,342] millions \$US, comme l'indique l'Appendice A à la présente note de travail.

### 5.3 Besoins en ressources — contributions volontaires

5.3.1 Au 31 juillet 2004, [53] des 188 États contractants de l'OACI avaient contribué au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation. Les montants reçus représentent environ [70] % des contributions volontaires proposées pour la période 2002–2004 dans la lettre AS 8/1.5-02/90 (Confidentiel) du 27 septembre 2002. Les contributions au Plan d'action sont indiquées à l'Appendice B à la présente note.

5.3.2 Pour faire en sorte que les programmes de sûreté de l'aviation continuent à être mis en œuvre comme prévu dans le Budget-Programme, on estime que des ressources extrabudgétaires de [6,25] millions \$US, [6,45] millions \$US et [6,642] millions \$US seront nécessaires en 2005, 2006 et 2007 respectivement, pour un total de [19,342] millions \$US. L'augmentation des besoins en ressources dans le budget de 2005-2007 par rapport à celui de 2002-2004 est due essentiellement à l'augmentation du Projet 3. Il est prévu qu'un total de 60 audits sera réalisé d'ici la fin de 2004 et que le rythme des audits se maintiendra à 40 par année. En ce qui concerne l'augmentation des besoins budgétaires pour d'autres projets, compte tenu des recommandations de la session FAL/12, les activités au titre du Projet 9 ont été ajustées et les besoins pour le Projet 13 ont été calculés sur la base des progrès prévus dans la mise en œuvre du programme d'audits au cours du prochain triennat.

5.3.3 On prévoit qu'à la fin de 2004, [4,0] millions \$US environ provenant des contributions volontaires reçues à cette date n'auront pas été affectés à un usage particulier et pourront donc servir à financer le programme en 2005. Le montant dont on pourra effectivement disposer pourra être établi avec plus de précision vers la fin de 2004, une fois que les besoins réels de 2004 auront pu être déterminés. Compte tenu du solde disponible estimatif de fonds non engagés et de l'estimation budgétaire dont il est question au paragraphe 5.3.2, les contributions volontaires requises pour financer ces programmes en 2005, 2006 et 2007 sont évaluées à [4,5] millions \$US, [5,1] millions \$US et [5,742] millions \$US respectivement.

5.3.4 Il est donc proposé de demander aux États contractants de faire des contributions volontaires, comme dans le triennat actuel, pour financer ces programmes, sur la base des barèmes de contributions approuvés par l'Assemblée pour le budget du Programme ordinaire des exercices 2005, 2006 et 2007. Afin d'assurer l'efficacité de la planification et de la mise en œuvre de ces programmes pour le prochain triennat, il faut pouvoir compter sur un financement stable. Il est par conséquent demandé aux États contractants d'annoncer leurs contributions pour le triennat et aussi de les verser à temps. Un projet de résolution en ce sens est présenté dans l'Appendice C.

## 6. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

6.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des faits nouveaux survenus depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, dont il est rendu compte dans le présent rapport;

- b) à demander au Conseil et au Secrétaire général de continuer d'accorder une haute priorité à la mise en œuvre du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation;
- c) à adopter le projet de résolution sur les contributions au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, présenté à l'Appendice C.

-----

**APPENDICE A**

**DÉTAILS DES DÉPENSES ET DES RESSOURCES POUR LE PLAN D'ACTION POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION - TRIENNAT 2002-2004**

N° du projet	Titre du projet	Chiffres réels 2002	Chiffres réels 2003	Budget 2004	Total 2002-2004	Budget I 2002-2004	Programme	Budget II 2005-2007
Grand Programme II : Navigation aérienne	11 Programmes de navigation aérienne	17 926	1 700	125 000	144 626	1 418 000	Grand Programme II : Navigation aérienne Personnel (1,5 P) Missions Matériel	624 000 62 000 15 000 <b>701 000</b>
Grand Programme III : Transport aérien	10 Autres programmes de transport aérien	0	0	85 000	<b>144 626</b>	<b>1 418 000</b>	Grand Programme III : Transport aérien Programme 3.1 : Gestion, coordination et soutien FIN, Traductions, autres ACB	770 000 <b>770 000</b>
Programme 3.8 : Facilitation	9 Programme de facilitation	23 867	64 602	118 000	<b>206 469</b>	<b>386 000</b>	Programme 3.8 : Facilitation Personnel (2 P et 1 GS)	800 000 <b>800 000</b>
Programme 3.9 : Sûreté de l'aviation	1 Elaboration d'éléments AV/SEC 2 Formation, incluant la certification AV/SEC 4 Descriptifs de projet, assistance et suivi 5 Séminaires et exercices AV/SEC 6 Centres de formation AV/SEC (CFSA) 8 Autres besoins du Programme AV/SEC	272 720 53 244 279 471 19 679 0 41 951	231 695 250 138 318 305 124 077 21 252 77 020	350 000 470 000 1 200 000 280 000 200 000 150 000	854 415 773 382 1 797 776 423 956 221 252 289 971	1 241 000 847 000 2 707 000 698 000 1 193 000 <b>7 812 000</b>	Programme 3.9 : Sûreté de l'aviation (Note 3) Personnel au siège (8 P et 3 GS) Formation (Note 4) Assistance (Note 5) Matériel	3 415 000 1 200 000 1 500 000 150 000 <b>6 265 000</b>
Programme 3.10 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)	3 Programme universel d'audits de sûreté (USAP)	337 585	1 226 523	2 744 000	4 308 088	4 169 000	Programme 3.10 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP) Personnel (10 P et 6 GS) Missions d'audit (Note 7) Matériel	2 043 000 <b>2 043 000</b> 4 844 000 3 453 000 41 000 <b>8 338 000</b>
Grand Programme IV : Affaires juridiques	12 Programmes juridiques	0	15 061	5 000	<b>20 061</b>	<b>249 000</b>	Grand Programme IV : Affaires juridiques Personnel (0,75 P et 1 GS)	425 000 <b>425 000</b>
Soutien administratif	13 Soutien administratif et soutien financier	2 003	156 321	193 000	<b>351 324</b>	<b>770 000</b>	Soutien administratif FIN, Traductions, autres ACB (Note 8)	0 <b>0</b>
<b>Total des dépenses</b>					<b>1 048 626</b>	<b>2 514 241</b>	<b>10 682 867</b>	<b>17 116 000</b>

N° du projet	Titre du projet	Chiffres réels 2002	Chiffres réels 2003	Budget 2004	Total 2002-2004	Budget I 2002-2004	Programme	Budget II 2005-2007
Grand Programme II : Navigation aérienne	11 Programmes de navigation aérienne	17 926	1 700	125 000	144 626	1 418 000	Grand Programme II : Navigation aérienne Personnel (1,5 P) Missions Matériel	624 000 62 000 15 000 <b>701 000</b>
Grand Programme III : Transport aérien	10 Autres programmes de transport aérien	0	0	85 000	<b>144 626</b>	<b>1 418 000</b>	Grand Programme III : Transport aérien Programme 3.1 : Gestion, coordination et soutien FIN, Traductions, autres ACB	770 000 <b>770 000</b>
Programme 3.8 : Facilitation	9 Programme de facilitation	23 867	64 602	118 000	<b>206 469</b>	<b>386 000</b>	Programme 3.8 : Facilitation Personnel (2 P et 1 GS)	800 000 <b>800 000</b>
Programme 3.9 : Sûreté de l'aviation	1 Elaboration d'éléments AV/SEC 2 Formation, incluant la certification AV/SEC 4 Descriptifs de projet, assistance et suivi 5 Séminaires et exercices AV/SEC 6 Centres de formation AV/SEC (CFSA) 8 Autres besoins du Programme AV/SEC	272 720 53 244 279 471 19 679 0 41 951	231 695 250 138 318 305 124 077 21 252 77 020	350 000 470 000 1 200 000 280 000 200 000 150 000	854 415 773 382 1 797 776 423 956 221 252 289 971	1 241 000 847 000 2 707 000 698 000 1 193 000 <b>7 812 000</b>	Programme 3.9 : Sûreté de l'aviation (Note 3) Personnel au siège (8 P et 3 GS) Formation (Note 4) Assistance (Note 5) Matériel	3 415 000 1 200 000 1 500 000 150 000 <b>6 265 000</b>
Programme 3.10 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)	3 Programme universel d'audits de sûreté (USAP)	337 585	1 226 523	2 744 000	4 308 088	4 169 000	Programme 3.10 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP) Personnel (10 P et 6 GS) Missions d'audit (Note 7) Matériel	2 043 000 <b>2 043 000</b> 4 844 000 3 453 000 41 000 <b>8 338 000</b>
Grand Programme IV : Affaires juridiques	12 Programmes juridiques	0	15 061	5 000	<b>20 061</b>	<b>249 000</b>	Grand Programme IV : Affaires juridiques Personnel (0,75 P et 1 GS)	425 000 <b>425 000</b>
Soutien administratif	13 Soutien administratif et soutien financier	2 003	156 321	193 000	<b>351 324</b>	<b>770 000</b>	Soutien administratif FIN, Traductions, autres ACB (Note 8)	0 <b>0</b>
<b>Total des dépenses</b>					<b>1 048 626</b>	<b>2 514 241</b>	<b>10 682 867</b>	<b>19 342 000</b>

(1) Budget initial 2002-2004 (Conférence ministérielle de haut niveau et C-WPH1799)  
 (2) Budget proposé pour 2005-2007  
 (3) L'allocation de fonds à des projets inclus dans le Programme 3.9 dépendra des priorités à établir à la lumière des résultats des audits  
 (4) Programme de formation (élaboration/actualisation) et 25 à 30 cours de formations/ateliers/séminaires (AV/SEC et USAP) par année  
 (5) 20 missions d'assistance, 1 séminaire régional et 5 exercices par année  
 (6) Voir C-DEC 1672  
 (7) 40 missions d'audit par année  
 (8) Maintien inclus dans le Programme 3.1  
 Personnel P = Postes à plein temps du cadre organique  
 GS = Postes à plein temps des services généraux

\* Contributions volontaires des Etats, excédents de trésorerie et fonds virés du Programme ordinaire en vertu de la Résolution A33-23  
 \*\* Au 31 juillet 2004

## APPENDICE B

**CONTRIBUTIONS AU PLAN D'ACTION OACI  
POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION  
AU 31 juillet 2004  
(en dollars des États-Unis)**

États contractants	Total du montant suggéré	Total du montant effectivement reçu 2002-2004	% du montant suggéré	% du montant effec- tivement reçu
1 Allemagne	1 175 578	488 674	42%	4,51%
2 Arabie saoudite	95 349	25 000	26%	0,23%
3 Australie	252 362	255 000	101%	2,35%
4 Autriche	116 931	30 307	26%	0,28%
5 Azerbaïdjan	9 250	10 000	108%	0,09%
6 Bahreïn	9 250	10 000	108%	0,09%
7 Belgique	143 532	117 070	82%	1,08%
8 Bulgarie	9 250	2 362	26%	0,02%
9 Canada	348 728	298 893	86%	2,76%
10 Chine	216 360	82 968	38%	0,77%
11 Chypre	9 250	5 506	60%	0,05%
12 Cuba	9 250	6 954	75%	0,06%
13 Danemark	86 099	86 099	100%	0,79%
14 Estonie	9 250	2 362	26%	0,02%
15 États-Unis	3 854 000	3 660 745	95%	33,79%
16 Fidji	9 250	10 000	108%	0,09%
17 Finlande	66 682	66 682	100%	0,62%
18 France	820 160	1 300 800	159%	12,01%
19 Ghana	9 250	9 250	100%	0,09%
20 Grèce	67 174	20 000	30%	0,18%
21 Haïti	9 250	8 700	94%	0,08%
22 Hongrie	18 499	14 000	76%	0,13%
23 Irlande	43 165	11 021	26%	0,10%
24 Islande	9 250	9 250	100%	0,09%
25 Italie	574 489	570 000	99%	5,26%
26 Japon	2 213 661	1 606 640	73%	14,83%
27 Lettonie	9 250	9 250	100%	0,09%
28 Liban	9 250	9 250	100%	0,09%
29 Luxembourg	30 573	15 597	51%	0,14%
30 Malaisie	83 246	49 550	60%	0,46%
31 Maldives	9 250	6 888	74%	0,06%
32 Malte	9 250	3 144	34%	0,03%
33 Maurice	9 250	9 250	100%	0,09%
34 Mexique	142 351	53 332	37%	0,49%
35 Monaco	9 250	2 362	26%	0,02%
36 Norvège	77 474	32 164	42%	0,30%
37 Nouvelle-Zélande	55 891	40 000	72%	0,37%
38 Ouganda	9 250	2 362	26%	0,02%
39 Pays-Bas, Royaume des	299 003	414 883	139%	3,83%
40 Pérou	14 268	8 652	61%	0,08%
41 Portugal	62 058	16 138	26%	0,15%
42 Qatar	9 250	20 000	216%	0,18%
43 République de Corée	340 346	253 000	74%	2,34%
44 République tchèque	25 059	16 968	68%	0,16%
45 République-Unie de Tanzanie	9 250	2 362	26%	0,02%
46 Royaume-Uni	818 618	712 837	87%	6,58%
47 Singapour	174 692	56 555	32%	0,52%
48 Suède	118 473	118 473	100%	1,09%
49 Suisse	189 780	175 380	92%	1,62%
50 Thaïlande	88 789	59 160	67%	0,55%
51 Togo	9 250	9 250	100%	0,09%
52 Turquie	68 224	17 712	26%	0,16%
53 Vanuatu	9 250	9 533	103%	0,09%
<b>Total des montants effectivement reçus</b>		<b>10 832 336</b>		<b>100,00%</b>
<b>Total des contributions sous forme de pourcentage des contributions suggérées (15 416 000 \$US)</b>		<b>70,27%</b>		
<b>Excédent de trésorerie provenant des États</b>		<b>459 113</b>		
<b>Fonds transférés du Programme ordinaire (Rés. A33 - 23)</b>		<b>770 000</b>		
<b>Fonds transférés des Mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date (Rés. A34-1)</b>		<b>1 055 190</b>		
<b>Total des ressources</b>		<b>13 116 639</b>		

-----

## APPENDICE C

### PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE SUR LES CONTRIBUTIONS FINANCIÈRES AU PLAN D'ACTION POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

#### Résolution 14/

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver l'amitié et l'entente entre les nations et les peuples du monde, mais que des abus d'utilisation peuvent en faire une menace pour la sûreté générale,

*Considérant* que la menace d'actes terroristes, la capture illicite d'aéronefs et autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, y compris les actes visant à détruire des aéronefs ainsi que ceux visant à utiliser des aéronefs comme armes de destruction, ont une incidence négative grave sur la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettent en danger la vie des personnes à bord et au sol, et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

*Rappelant* ses Résolutions A33-1 et A33-2,

*Entérinant* le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation adopté par le Conseil afin de répondre d'urgence aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, en particulier la création d'un Programme universel OACI d'audits de sûreté concernant entre autres les arrangements de sûreté aux aéroports et les programmes de sécurité de l'aviation civile, l'examen de la pertinence des conventions existantes concernant la sûreté de l'aviation et l'examen du Programme de sûreté de l'aviation de l'OACI, y compris de l'Annexe 17 et des autres Annexes à la Convention qui se rapportent à ce sujet,

*Convaincue* que la sûreté de l'aviation demeure un programme critique et prioritaire de l'OACI et qu'il faut établir et exécuter au cours du prochain triennat des programmes traitant des questions identifiées dans les Résolutions A33-1 et A33-2 de l'Assemblée,

*Notant* que bonne part du financement nécessaire pour exécuter le programme de travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation ne pouvait être incluse dans le budget du Programme ordinaire pour 2005-2007 en raison de contraintes budgétaires et financières,

1. *Remercie* les États contractants pertinents de leurs généreuses contributions volontaires en ressources humaines et financières, lesquelles devraient atteindre au moins [11] millions \$US à la fin de 2004, aux fins de l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au cours du triennat 2002-2004;

2. *Endosse* les besoins indicatifs de financement à l'aide de ressources extrabudgétaires pour l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, lesquels s'élèvent à [19,342] millions \$US pour les exercices financiers 2005, 2006 et 2007;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de fournir des contributions volontaires pour le Mécanisme AVSEC amélioré, afin de financer l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, le montant étant fondé sur le barème des contributions approuvé par l'Assemblée pour le budget du Programme ordinaire de 2005, 2006 et 2007.

4. *Prie instamment* tous les États contractants de s'engager d'avance à faire des contributions volontaires qu'ils verseront tôt dans l'exercice financier de façon à garantir la bonne planification et exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation;

5. *Demande* au Conseil de veiller à la durabilité à long terme du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation en incluant progressivement les besoins de financement dans le budget du Programme ordinaire et *demande* en conséquence au Secrétaire général de formuler des propositions spécifiques à cet égard lors de la préparation du projet de budget-programme pour 2008-2010.