

ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

## COMITÉ EXÉCUTIF

## Point 15 : Programme de sûreté de l'aviation

FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE PROGRAMME DE SÛRETÉ  
DE L'AVIATION DEPUIS LA 35<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des activités menées et des faits nouveaux intervenus depuis la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le cadre du Programme de sûreté de l'aviation (AVSEC), y compris le Programme d'assistance et de développement coordonnés (CAD) établi en mars 2006. Elle fait état des progrès réalisés jusqu'ici et énumère de nouvelles activités. La note contient aussi un rapport sur les actes d'intervention illicite commis depuis trois ans, qui comprend un rappel du cadre juridique des rapports sur les actes d'intervention illicite et une analyse connexe.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à demander au Conseil et au Secrétaire général de continuer à donner une priorité élevée à la réalisation des activités du programme de sûreté de l'aviation, notamment du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ;
- b) à prier instamment les États contractants touchés par des actes d'intervention illicite de soumettre à l'OACI les comptes rendus officiels dont il est question au paragraphe 2.1 de la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail contribuera à la réalisation de l'Objectif stratégique B en renforçant la sûreté de l'aviation dans le monde.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire. Il est prévu que les travaux à effectuer par le Secrétariat seront réalisés dans le cadre des ressources disponibles affectées au Programme de sûreté de l'aviation dans le projet de budget 2008-2010. On utilisera les contributions volontaires des États au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation.
<i>Références :</i>	A36-WP/11 A36-WP/18 A36-WP/38 Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2004)

## 1. INTRODUCTION

1.1 À sa 35<sup>e</sup> session, l'Assemblée a examiné un rapport périodique sur la suite donnée à sa Résolution A33-1, *Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile*, traitant entre autres des résultats de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation et de l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (AVSEC) en juin 2002. L'Assemblée a également été saisie d'un rapport sur l'avancement de différents projets au titre du Plan d'action et des activités futures planifiées, et sur les dépenses prévues pour les années 2005, 2006 et 2007.

1.2 Le Conseil avait conclu qu'il n'était pas possible d'accroître le financement des activités liées à la sûreté de l'aviation dans le Programme ordinaire 2005-2007, et que la réalisation des activités prévues au titre du Plan d'action continuait donc de dépendre largement des contributions volontaires des États. En application de la Résolution A35-10, *Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation*, il a été demandé aux États contractants de s'engager d'avance à faire des contributions volontaires pour ces trois années, et à les verser en temps opportun.

1.3 Le Plan d'action est mis en œuvre selon les directives générales formulées par l'Assemblée, et ultérieurement par le Conseil. Depuis le dernier rapport sur ce sujet, la mise en œuvre du Plan d'action s'est poursuivie avec succès. Toutes les activités planifiées au titre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ont été menées à bien comme prévu. Par contre, pour le Plan d'action global, les fonds disponibles n'ont pas tous été dépensés comme prévu à l'origine, et des économies considérables ont été réalisées chaque année. La plupart des économies ont été faites pendant les deux premières années de l'application du Plan d'action, car les fonds ont été reçus avant que le programme ne soit élaboré et lancé. En dehors de l'USAP, les dépenses réelles liées aux programmes du Plan d'action ont aussi été inférieures aux dépenses prévues/approuvées, principalement à cause des délais de lancement de certains des programmes et aussi des délais nécessaires au recrutement des experts. Toutefois, il y a lieu de noter que les fonds utilisés pour gérer le Plan d'action en 2005 et 2006 ont été plus élevés que ceux qui ont été recueillis au titre du programme de contributions volontaires. Des économies supplémentaires ont découlé de l'intégration partielle du Plan d'action au budget du Programme ordinaire en 2006 et 2007, s'élevant à 1 100 000 \$US et à 1 517 000 \$US respectivement pour chacune de ces deux années.

## 2. MENACES DIRIGÉES CONTRE L'AVIATION CIVILE

2.1 Les rapports annuels de l'Organisation sur les actes d'intervention illicite sont fondés sur des comptes rendus officiels et des renseignements non officiels. Aux termes de l'article 11 de la Convention de La Haye, de l'article 13 de la Convention de Montréal, ainsi que de la norme 5.3.1 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, les États sont tenus de communiquer à l'OACI tous les renseignements pertinents sur les aspects sûreté d'un acte d'intervention illicite après sa résolution. Il convient de noter que de nombreux États ne fournissent pas à l'OACI comme ils le devraient les renseignements officiels relatifs aux actes d'intervention illicite, et que de ce fait les renseignements présentés dans le rapport annuel peuvent ne pas avoir reçu une sanction officielle. L'utilité des tendances établies sur la base de ces rapports annuels peut donc avoir une valeur limitée. Pour aider les États à établir leurs comptes rendus d'actes d'intervention illicite, une version électronique du formulaire de compte rendu est mise à disposition sur les sites web de l'OACI concernant la sûreté de l'aviation. Le *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973/6) contient également le formulaire de compte rendu ainsi que des lignes directrices, des définitions et des critères précis à appliquer aux procédures de compte rendu.

2.2 Seize actes d'intervention illicite ont été enregistrés en 2004, contre 6 en 2005 et 17 en 2006, ces chiffres restant dans la moyenne du nombre d'actes d'intervention illicite commis depuis 20 ans. Une augmentation a été constatée toutefois dans le nombre total de tentatives de capture alors que celui des captures réussies a nettement diminué. Cette situation pourrait s'expliquer par l'application depuis le 11 septembre 2001 de normes plus strictes d'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine avant l'embarquement.

2.3 Le nombre d'attaques en vol est resté à peu près constant, mais la menace que représentent pour l'aviation civile les systèmes antiaériens portables (MANPADS) reste réelle. Deux attaques en vol ont été enregistrées ; bien que les deux aéronefs aient été touchés, les dommages semblaient être mineurs.

2.4 Le nombre de tentatives d'attaque et d'attaques réussies contre des installations a augmenté. Si ces attaques relèvent la plupart du temps de situations locales/régionales, elles pourraient éventuellement frapper des passagers étant donné les attentes et les retards supplémentaires attribuables aux contrôles de sûreté. Une hausse du nombre d'actes de sabotage et de tentatives de sabotage a aussi été constatée.

2.5 Des mesures de sûreté plus rigoureuses ayant été mises en œuvre après les événements du 11 septembre 2001, de nouvelles méthodes d'attaque contre l'aviation civile ont remplacé les méthodes classiques de tentatives de capture d'aéronefs civils. L'intervention de kamikazes et le fait de prendre pour cible des installations sont autant d'exemples des méthodes utilisées pour mener des attaques très meurtrières contre l'aviation civile. Une liste des actes d'intervention illicite commis en 2004, 2005 et 2006 figure à l'Appendice A à la présente note de travail. L'Appendice B compare les actes d'intervention illicite commis en 2004, 2005 et 2006 et ceux commis au cours de la période 1990-2006, ainsi que le nombre d'actes faisant l'objet de comptes rendus officiels et ceux pour lesquels les renseignements proviennent de sources non officielles.

2.6 À une session spéciale tenue en août 2006, le Conseil a examiné la menace qu'a représentée pour les opérations d'aviation civile le complot terroriste présumé contre des aéronefs civils au-dessus de l'Atlantique Nord, qui aurait fait intervenir les composants d'un engin explosif improvisé, et notamment des explosifs liquides de fabrication artisanale, destinés à être assemblés côté piste, probablement à bord des aéronefs. En application de la décision du Conseil, le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a reconnu qu'il fallait réévaluer d'urgence le dispositif mondial actuel de sûreté de l'aviation et il a recommandé que cette nouvelle menace soit prise en compte pour renforcer les pratiques et procédures de sûreté mondiales. Il a souligné aussi que tout nouvel arrangement devait être efficace, réalisable en pratique et durable, et qu'il devrait tenir compte autant que possible des pratiques des autres États ainsi que des questions de facilitation. À cet égard, il a identifié les mesures à prendre à court, à moyen et à long terme.

2.7 Le Conseil a donc approuvé les lignes directrices pour l'inspection/filtrage des liquides, gels, aérosols, etc., aux fins du contrôle de sûreté, et a recommandé aux États de les appliquer pour le 1<sup>er</sup> mars 2007 comme mesures intérimaires. Afin d'élaborer plus avant les aspects opérationnels des contrôles de sûreté à effectuer sur les liquides, gels et aérosols, en particulier les dérogations à appliquer à l'échelle mondiale pour les liquides achetés dans des boutiques d'aéroport ou à bord d'aéronefs et transportés par des passagers en correspondance, le Conseil a approuvé, en mars 2007, les recommandations du Groupe d'étude du Secrétariat sur le transport et l'inspection/filtrage des liquides, gels et aérosols. Les lignes directrices, dont les spécifications relatives aux sacs de sûreté à indicateur d'effraction, ont été envoyées aux États en mars 2007 pour application immédiate.

2.8 Pour formuler des lignes directrices de sûreté pratiques, durables et harmonisées concernant le transport des liquides, gels et aérosols, ainsi que le contrôle des stocks et la validation, le Groupe d'étude du Secrétariat a entrepris d'autres travaux sur le sujet. Durant sa 181<sup>e</sup> session, le Conseil a approuvé des

lignes directrices pour harmoniser les procédures de validation de la conformité des liquides, gels et aérosols transportés par des passagers en correspondance. Elles ont été envoyées aux États en juillet 2007 pour qu'ils les appliquent dès que possible.

### **3. FAITS NOUVEAUX DANS LE PROGRAMME DE SÛRETÉ DE L'AVIATION**

#### **3.1 Sûreté de l'aviation (AVSEC)**

3.1.1 Les points saillants des activités dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée sont présentés ci-après, pour l'information de l'Assemblée. Un rapport sur les audits de la sûreté de l'aviation est présenté séparément, dans la note de travail A36-WP/xx, Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP).

3.1.2 Le 30 novembre 2005, le Conseil a adopté l'Amendement n° 11 de l'Annexe 17. Il traite de questions telles que l'application de l'Annexe 17, le renforcement des dispositions relatives au programme national de contrôle de la sûreté de l'aviation, les agents de sûreté à bord (IFSO), l'aviation générale et le travail aérien, la notion de contrôle unique de sûreté pour les passagers et les bagages, le concept d'évaluation du risque, la sûreté des vols tout-cargo, et les définitions. L'amendement est devenu applicable le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

3.1.3 Suite à l'adoption de l'Amendement n° 11 de l'Annexe 17, on a entrepris d'amender et d'actualiser la septième édition du *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973) et sa version anglaise sera bientôt diffusée aux États. Elle comprendra cinq volumes, traitant chacun d'un domaine particulier de la sûreté de l'aviation : Volume I — Organisation nationale et administration, Volume II — Formation, sélection et recrutement, Volume III — Conception et organisation des aéroports, Volume IV — Mesures préventives, et Volume V — Gestion des crises et riposte. De plus, un nouveau manuel intitulé « Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation » est en cours de révision finale et il pourra bientôt être diffusé aux États.

3.1.4 Compte tenu du nombre croissant d'États sollicitant l'aide de l'OACI, indépendamment de leur audit USAP aussi bien qu'à sa suite, dans la mise en œuvre d'une infrastructure et de services de sûreté de l'aviation solides et durables, le Conseil a approuvé, en décembre 2005, une stratégie améliorée d'assistance et de développement coordonnés (CAD) visant à renforcer encore plus l'assistance aux États dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Dans le cadre de cette stratégie, les États recevront une assistance en vue d'établir et de maintenir des systèmes de sûreté de l'aviation viables et durables, en améliorant leur infrastructure de sûreté de l'aviation et en corrigeant les carences mises en évidence par les audits de sûreté. Il faudrait pour ce faire renforcer la coopération et la collaboration avec les États disposant de ressources avancées dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et coopérer aussi avec des organismes régionaux et internationaux.

3.1.5 Par la suite, en février 2006, la Sous-Direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation a été réorganisée avec pour résultat la création de la « Section de l'assistance et du développement coordonnés (CAD) », chargée de mettre en œuvre la Stratégie, et notamment en apportant une assistance aux États grâce au renforcement de leurs systèmes de sûreté de l'aviation et leurs capacités de facilitation, en leur fournissant une assistance en élaborant et en réalisant des programmes de formation des experts de la sûreté de l'aviation et d'autres responsables de l'administration, en organisant des séminaires et des ateliers en collaboration avec les bureaux régionaux de l'OACI, les États contractants, des institutions des Nations Unies, des organisations internationales et régionales, etc., et en élaborant, publiant et tenant à jour des malettes pédagogiques normalisées (MPN), des malettes pédagogiques normalisées de sûreté de l'aviation (MPSA) et d'autres

moyens de formation. Pour renforcer et améliorer encore plus le soutien aux États, la Section CAD et le Programme de la stratégie unifiée (USP) ont été fusionnés pour constituer la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD), relevant du Cabinet du Secrétaire général, qui est devenue opérationnelle le 15 juin 2007.

3.1.6 Pour renforcer les capacités régionales de formation, le réseau de 16 centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), situés à Amman, Auckland, Bruxelles, Buenos Aires, Casablanca, Dakar, Hong Kong, Johannesburg, Kuala Lumpur, Kunming, Kiev (2), Moscou, Nairobi, Port of Spain et Quito, joue un rôle très important dans la formation à la sûreté de l'aviation dans le monde. Les programmes de formation des CFSA sont coordonnés par l'OACI, mais les centres deviennent de plus en plus autonomes sur les plans financier et administratif. Les CFSA reçoivent orientations et assistance pour la conduite de la formation à la sûreté de l'aviation. Un élargissement du réseau est prévu en 2007 et au cours du prochain triennat. Pour veiller au contrôle de la qualité de la formation dispensée par les CFSA de l'OACI, le Secrétariat a formulé des critères d'agrément applicables aux cours de formation, que les centres devront satisfaire pour être reconnus comme centres de formation dispensant des cours agréés par l'OACI.

3.1.7 Des pourparlers sont en cours avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et la Banque mondiale en vue de l'organisation de missions conjointes d'assistance et de formation. La coordination est également en cours avec la Direction du Comité contre le terrorisme des Nations Unies, afin de promouvoir les meilleures pratiques en matière de sûreté.

3.1.8 Durant le triennat, six malles pédagogiques ont été mises à jour, à savoir la mallette pédagogique normalisée — Base (STP123), et les malles pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) suivantes : Fret, Gestion de crise, Instructeurs, Gestion et Superviseurs. Quatre nouvelles malles pédagogiques de sûreté de l'aviation, à savoir Exercices, Négociations en cas de prise d'otages (niveaux 1 et 2) et Inspecteurs nationaux, ainsi que deux cours, Certification des instructeurs et Conception des aéroports, ont été produites.

3.1.9 Un cours pour les gestionnaires professionnels est dispensé conjointement par l'OACI et l'Université Concordia. Ce cours de gestion utilisant des outils d'apprentissage électronique vise à garantir que les participants connaissent bien le domaine de la sûreté de l'aviation et les domaines de gestion connexes. Le programme facilite l'interprétation uniforme de l'Annexe 17 et du Manuel de sûreté de l'OACI et encourage l'application des principes de gestion et des meilleures pratiques, ainsi que la coopération interrégionale.

3.1.10 L'Appendice C à la présente note de travail énumère des éléments d'appui et d'assistance fournis aux États.

## 3.2 Sûreté des documents de voyage

3.2.1 Parmi les mesures prises par l'Organisation pour la sûreté des documents de voyage figure la publication de la sixième édition du Doc 9303, 1<sup>re</sup> Partie, *Passeports lisibles à la machine* (PLM), qui comprend des spécifications relatives aux PLM électroniques incorporant des fonctions d'identification biométrique (« passeports électroniques »), la création du « Répertoire OACI de clés publiques (RCP) », qui pourrait contribuer à l'efficacité des mesures antiterroristes et de sûreté de l'aviation, ainsi que l'organisation du projet de mise en œuvre universelle des documents de voyage lisibles à la machine (UIMRTD). Un compte rendu détaillé est présenté dans la note A36-WP/xx, Rapport du Conseil sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Résolution A35-18, Appendice D, Section III — *Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports*.

### 3.3 Autres activités liées à la sûreté

#### 3.3.1 Programme de navigation aérienne

3.3.1.1 L'Amendement n° 40 de l'Annexe 2 — *Règles de l'air*, actualise les dispositions relatives à la sûreté. L'Amendement n° 45 de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et celui de l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage* ont été adoptés par le Conseil en février 2007. Des éléments indicatifs d'appui, présentés dans un manuel sur les procédures à suivre par les contrôleurs de la circulation aérienne en cas d'urgence en vol, ont été mis à disposition sur l'ICAONET. Les travaux se poursuivent pour l'intégration des aspects liés à la sûreté à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs, 2<sup>e</sup> Partie — Aviation générale internationale — Avions*, et sont maintenant effectués dans le cadre d'une modernisation majeure de l'Annexe, récemment entreprise par la Commission de navigation aérienne. L'élaboration de nouvelles SARP tient désormais compte des aspects liés à la sûreté.

3.3.1.2 Outre les menaces émergentes, les principales questions qui sont suivies de près sont l'utilisation d'agents de sûreté à bord (IFSO) et leur interaction avec les autres membres d'équipage, ainsi que les questions de certification et d'exploitation liées à l'installation à bord des aéronefs civils d'un système de défense contre les MANPADS.

#### 3.3.2 Programme juridique

3.3.2.1 En application de la Résolution A33-1 de l'Assemblée, le Groupe d'étude du Secrétariat sur les conventions de sûreté de l'aviation a achevé l'examen de la pertinence des conventions existantes de l'OACI en la matière. Il a conclu que certaines questions juridiques pourraient être traitées au moyen d'amendements de certaines desdites conventions. Le Groupe a estimé que certaines menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, telles que l'utilisation des aéronefs comme arme ou comme moyen utilisé pour épandre illicitement des substances biologiques, chimiques et/ou nucléaires, devraient être criminalisées en vertu de ces conventions. Le Groupe a été d'avis aussi qu'il est temps de criminaliser toute menace crédible de commettre une infraction spécifiée dans les conventions. Se fondant sur les recommandations du Groupe, le Conseil a décidé le 7 mars 2007 de convoquer une réunion d'un Sous-Comité spécial du Comité juridique, réunion qui s'est tenue du 3 au 6 juillet 2007, pour préparer un projet ou des projets d'instrument relatif aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. D'après les résultats des travaux du Comité juridique, le Conseil pourrait décider à un stade ultérieur si une conférence diplomatique devrait être convoquée. La note A36-WP/12 contient de plus amples renseignements sur cette question.

3.3.2.2 Il est rappelé que, le 31 mai 2004, le Conseil a institué un Groupe spécial pour faire avancer les travaux sur le point du programme des travaux du Comité juridique intitulé « Examen de la modernisation de la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952 ». Le 13 décembre 2006, le Conseil a modifié le libellé de ce point pour qu'il se lise « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux » afin de mieux refléter les travaux en cours. Le Groupe a tenu six réunions, la dernière du 26 au 29 juin 2007, et a établi le texte de deux projets de convention, dont un « projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite ». Il est prévu qu'à sa 182<sup>e</sup> session, en novembre-décembre 2007, le Conseil décidera de la suite qui sera donnée à ce sujet. La note A36-WP/11 contient de plus amples renseignements sur cette question.

3.3.2.3 L'OACI a participé aux travaux de l'Équipe spéciale de la lutte contre le terrorisme des Nations Unies. L'Équipe a apporté une contribution importante aux délibérations de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la Stratégie globale des Nations Unies contre le terrorisme, qui a été adoptée le 8 septembre 2006.

#### 4. ACTIVITÉS FUTURES

4.1 Les activités futures au titre du Plan d'action s'appuieront sur ce qui a déjà été accompli et étofferont le programme pour traiter un certain nombre de questions, notamment l'élaboration d'un système amélioré pour aider les États à renforcer leurs capacités en matière de sûreté de l'aviation. À cette fin, des contacts seront établis avec les États qui éprouvent des difficultés à résoudre des carences identifiées pour les aider à les éliminer de façon viable et durable, en assurant la coordination et la facilitation de l'assistance qui peut être fournie par d'autres États, des organisations internationales ou régionales et/ou des institutions financières.

4.2 Suite à la publication du Manuel de sûreté nouvellement amendé et amélioré, des séminaires et des ateliers seront organisés dans toutes les Régions pour aider les États à mettre en œuvre les mesures de sûreté nouvellement élaborées, dont celles qui ont été formulées pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes. Ces séminaires et ateliers incluront des exposés sur les technologies et recherches récentes dans le domaine de la sûreté de l'aviation. D'autres séminaires et ateliers traitant de la création et de la gestion des systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation seront aussi organisés et tenus dans les Régions OACI afin de fournir aux États des renseignements et éléments d'orientation qui leur seront précieux dans leurs préparatifs en vue des audits de sûreté de l'aviation fondés sur la supervision.

4.3 Outre les activités décrites précédemment qui seront étoffées ou menées à terme, une bibliothèque électronique est en cours d'établissement qui servira à fournir des liens vers des informations appropriées disponibles à l'OACI sur des sujets liés à la sûreté de l'aviation et à la facilitation, telles que des instruments juridiques relatifs à la sûreté de l'aviation, les dispositions et les éléments indicatifs figurant dans l'Annexe 9 et l'Annexe 17, etc. Il est prévu que la bibliothèque électronique et la base de données associée seront mises à la disposition des États et d'autres usagers pour fin 2008.

4.4 Le Manuel de facilitation est en préparation et il pourra être diffusé d'ici décembre 2007. Une méthodologie est en cours d'élaboration pour inclure dans le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 liées à la sûreté et elle sera intégrée au prochain cycle d'audits en 2008.

-----

## APPENDICE A

## LISTE DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE COMMIS DANS LA PÉRIODE 2004-2006

Année	N°	Date de l'incident	Catégorie d'incident	Compagnie aérienne/ Vol/Aéroport	Type de service	Route/Lieu	Passagers	Équipage	Morts	Blessés	Auteurs	Source de l'information
2006	1	1 <sup>er</sup> février	Attaque d'une installation	Aéroport Ben Gurion, Tel-Aviv (Israël)	S/O	S/O	S/O	S/O	0	0	1	OFFICIELLE
2006	2	1 <sup>er</sup> mars	Autre acte d'intervention illicite	Aéroport international de Bahreïn (Bahreïn)	S/O	S/O	S/O	S/O	0	0	1	NON OFFICIELLE
2006	3	7 mars	Autre acte d'intervention illicite	Jet Airways, Hyderabad (Inde)	Intérieur	Hyderabad – Mumbai (Inde)	100+	INC	0	0	1	NON OFFICIELLE
2006	4	28 mars	Tentative de capture	Lloyd Aéreo Boliviano/ Aéroport Jorge Wilsterman, Cochabamba (Bolivie)	S/O	S/O	INC	INC	0	0	INC	NON OFFICIELLE
2006	5	8 avril	Autre acte d'intervention illicite	Aéroport de Kobe (Japon)	S/O	S/O	S/O	S/O	0	0	1	OFFICIELLE
2006	6	2 mai	Attaque en vol	Aral Cessna 185/ HK1150/Colombie	Intérieur	Villavicencio et La Uribe (Colombie)	INC	INC	INC	INC	INC	NON OFFICIELLE
2006	7	17 juin	Tentative de capture	South African Airways/Vol SA 322/Le Cap (Afrique du Sud)	Intérieur	Le Cap – Johannesburg (Afrique du Sud)	INC	INC	0	0	1	OFFICIELLE
2006	8	Juillet	Attaque d'une installation	Aéroport international Rafic Hariri de Beyrouth (Liban)	S/O	S/O	S/O	S/O	INC	INC	S/O	OFFICIELLE
2006	9	22 juillet	Autre acte d'intervention illicite	Air Canada/ACA 961 /Airbus 319/Aéroport international V.C. Bird/Antigua-et-Barbuda	International	Antigua-et-Barbuda – Toronto (Canada)	118	5	0	0	1	OFFICIELLE
2006	10	10 août	Tentative de sabotage	Royaume-Uni/ États-Unis	International	Royaume-Uni/ États-Unis	S/O	S/O	0	0		OFFICIELLE
2006	11	15 août	Attaque d'une installation	Aéroport El Pucó/ Formosa/ Argentine	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	1	1	NON OFFICIELLE
2006	12	3 octobre	Capture	Turkish Airlines/THY 1476/ B-737/Tirana (Albanie)	International	Tirana (Albanie) – Istanbul (Turquie)	97	6	0	0	1	OFFICIELLE
2006	13	11 octobre	Sabotage	Alitalia/ MD80/ Naples (Italie)	S/O	S/O	S/O	S/O	0	0	INC	NON OFFICIELLE

S/O = Sans objet

N/C = Non confirmé

INC = Inconnu

\* Attaque à l'intérieur de l'aérogare

Année	N°	Date de l'incident	Catégorie d'incident	Compagnie aérienne/ Vol/Aéroport	Type de service	Route/Lieu	Passagers	Équipage	Morts	Blessés	Auteurs	Source de l'information
2006	14	11 octobre	Attaque en vol	Airana Afghan, Boeing 727/ Afghanistan	Intérieur	Mazar I Sharif – Kaboul (Afghanistan)	INC	INC	0	0	INC	NON OFFICIELLE
2006	15	24 novembre	Tentative de sabotage	Avion de Bellview / Aéroport Murtala Muhammed, Lagos (Nigéria)	Intérieur	Lagos – Abuja (Nigéria)	100 +	INC	0	0	1	NON OFFICIELLE
2006	16	28 décembre	Tentative de capture	Aeroflot/ FI271/ A-320/Moscou (Fédération de Russie)	International	Moscou (Fédération de Russie) – Genève (Suisse)	168	N/C	0	0	1	OFFICIELLE
2006	17	30 décembre	Attaque d'une installation	Aéroport international de Barajas (Espagne)	S/O	S/O	S/O	S/O	2	26	INC	NON OFFICIELLE
2005	18	6 février	Capture	Aéronef de la société brésilienne ARG, Aéroport El Trompillo (Bolivie)	Intérieur	Aéroport El Trompillo, San Jose – Aéroport Asencion Frontera (Bolivie)	7	INC	INC	0	4	NON OFFICIELLE
2005	19	25 février	Autre acte d'intervention illicite	KLM, Aéroport international Schiphol d'Amsternam (Pays-Bas)	S/O	S/O	S/O	S/O	INC	INC	4	NON OFFICIELLE
2005	20	3 avril	Attaque d'une installation	Aéroport international de Hat Yai (Thaïlande)	S/O	S/O	S/O	S/O	2	60	S/O	NON OFFICIELLE
2005	21	11 avril	Attaque d'une installation	Aéroport de Panjgur (Pakistan)	S/O	S/O	S/O	S/O	0	0	S/O	OFFICIELLE
2005	22	12 septembre	Capture	Aires Airlines, Aéroport de Florencia (Colombie)	Intérieur	Florencia – Bogota (Colombie)	21	4	0	0	1	OFFICIELLE
2005	23	7 décembre	Autre acte d'intervention illicite	American Airlines, AA 924, Aéroport international de Miami	International	Medellin (Colombie) – Orlando (Floride)	114	INC	1	0	1	OFFICIELLE
2004	24	1 <sup>er</sup> mars	Attaque d'une installation	Maui, Hawaii (États-Unis)	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	1	NON OFFICIELLE
2004	25	4 mars	Autre acte d'intervention illicite	Aéroport Ruzyne, Prague (République tchèque)	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	1	NON OFFICIELLE
2004	26	17 avril	Tentative de capture	Qatar Airways/ Vol 553	International	Casablanca (Maroc) – Doha (Qatar)	N/C	N/C	0	0	1	NON OFFICIELLE

S/O = Sans objet

N/C = Non confirmé

INC = Inconnu

\* Attaque à l'intérieur de l'aérogare

Année	N°	Date de l'incident	Catégorie d'incident	Compagnie aérienne/ Vol/Aéroport	Type de service	Route/Lieu	Passagers	Équipage	Morts	Blessés	Auteurs	Source de l'information
2004	27	28 avril	Autre acte d'intervention illicite	Aéroport Haneda (Tokyo)	S/O	S/O	S/O	S/O	1	S/O	1	NON OFFICIELLE
2004	28	19 juin	Attaque d'une installation	Aéroport Sui, Balochistan (Pakistan)	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	N/C	OFFICIELLE
2004	29	29 juin	Tentative de capture	Turkish Freebird Airlines, Vol 234/A-320	International	Munich (Allemagne) – Istanbul (Turquie)	158	7	0	1	1	OFFICIELLE
2004	30	29 juin	Sabotage	Turkish Airlines, Boeing 737-800	S/O	Aéroport Ataturk, Istanbul (Turquie)	S/O	S/O	0	3	N/C	OFFICIELLE
2004	31	26 juillet	Tentative de capture	Air China, Vol 1343/B-737	Intérieur	Beijing – Changsha (Chine)	108	N/C	N/C	N/C	1	NON OFFICIELLE
2004	32	24 août	Sabotage	Volga-Aviaexpress Vol 1303/TU-134A	Intérieur	Moscou – Volgograd (Fédération de Russie)	35	9	44	0	1	OFFICIELLE
2004	33	24 août	Sabotage	Sibir Airlines Vol 1047/TU-154B	Intérieur	Moscou – Sochi (Fédération de Russie)	38	8	46	0	1	OFFICIELLE
2004	34	27 août	Capture	Libyan Air Force/ LAF 112/Kafra (Libye)	International	Kafra (Libye) – Lagos (Nigéria) – Asmara (Érythrée)	98	7	0	1	15	OFFICIELLE
2004	35	13 septembre	Tentative d'attaque d'une installation	Aéroport Jorge Chavez, Lima (Pérou)	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	OFFICIELLE
2004	36	15 septembre	Tentative d'attaque d'une installation	Aéroport Jorge Chavez, Lima (Pérou)	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	OFFICIELLE
2004	37	16 septembre	Autre acte d'intervention illicite	Avon cargo de KLM, Vol 591/ B747-400	S/O	Aéroport de Johannesburg (Afrique du Sud)	S/O	0	0	N/C	S/O	OFFICIELLE
2004	38	29 septembre	Tentative de capture	Dornier 228/Kato Airlines Vol 605	Intérieur	Narvik – Bodo (Norvège)	7	2	0	3	1	OFFICIELLE
2004	39	5 octobre	Tentative de sabotage	Malaysia Airlines/ A-330	International	Aéroport de Kuala Lumpur (Malaisie)	S/O	S/O	0	0	N/C	OFFICIELLE

S/O = Sans objet

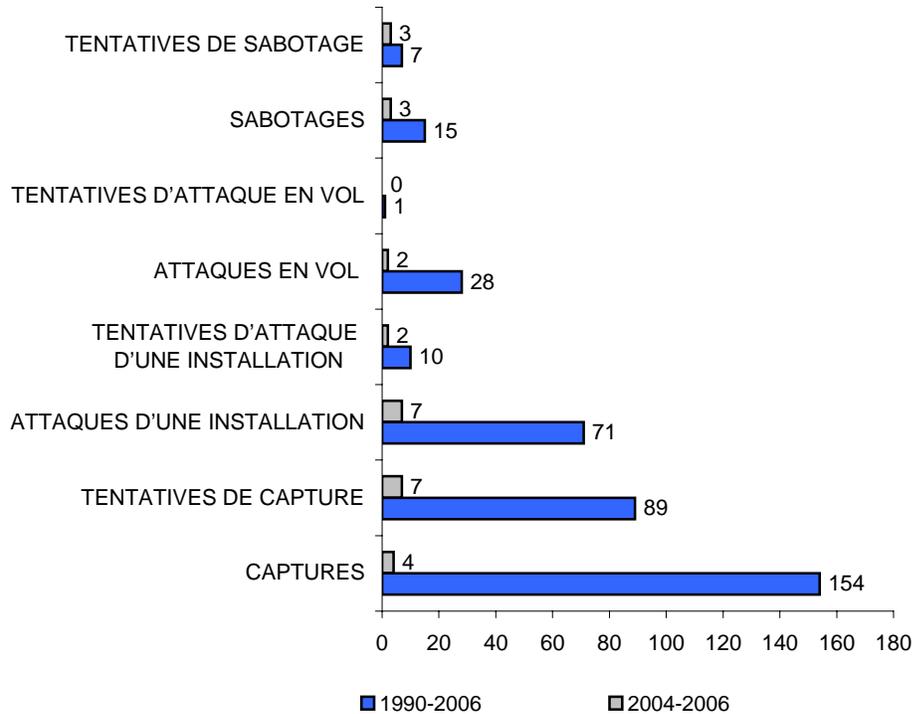
N/C = Non confirmé

INC = Inconnu

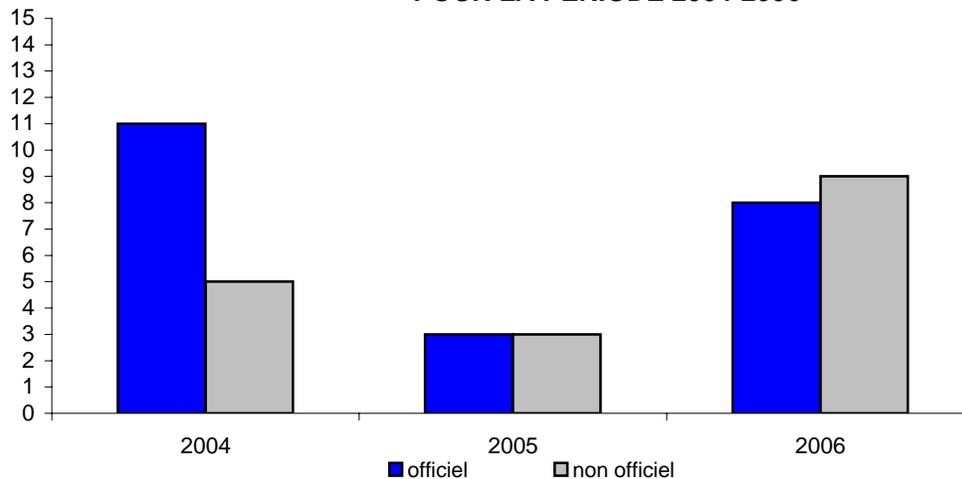
\* Attaque à l'intérieur de l'aérogare

## APPENDICE B

## GRAPHIQUE A

COMPARAISON DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE  
COMMIS EN 2004, 2005 ET 2006 ET DE CEUX  
DE LA PÉRIODE 1990-2006

## GRAPHIQUE B

COMPTES RENDUS OFFICIELS/NON OFFICIELS  
POUR LA PÉRIODE 2004-2006

Le Graphique A compare le nombre d'actes commis au cours de la période visée et ceux de la période 1990-2006.

Le Graphique B compare le nombre d'actes ayant fait l'objet de comptes rendus officiels et ceux pour lesquels les renseignements proviennent de sources non officielles.

APPENDICE C

ASSISTANCE ET APPUI FOURNIS AUX ÉTATS  
DEPUIS LA 35<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Assistance et appui fournis	État/organisation	Résultats
Établissement et/ou révision des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et des aéroports	Ouganda, Sainte-Lucie, Saint-Kitts, Zambie et Zimbabwe	Les États ont pu renforcer leur système de sûreté de l'aviation au niveau national et au niveau des aéroports.
Formation AVSEC dans le pays	Dubai, Fédération de Russie, Fidji, Gambie, Jamaïque, Maroc, Mexique, Niger, Viet Nam et Zambie	Les cours MPSA suivants ont été donnés : Fret, Gestion de crises, Négociations en cas de prise d'otages, et Instructeurs.
Ateliers AVSEC dans le pays	Liban, Maroc, Pakistan, Rwanda, Thaïlande et Zambie	Les experts AVSEC nationaux ont pu améliorer leurs connaissances grâce à un programme national de contrôle de la qualité, à un programme national de sûreté de l'aviation civile à un programme de sûreté des aéroports, à des ateliers dans le cadre d'un programme national de certification des préposés à l'inspection/filtrage et à la rédaction de documents connexes.
Assistance à la formulation d'orientations techniques, la révision de la réglementation nationale AVSEC et l'expansion de l'infrastructure	Maroc, Seychelles et deux organisations régionales – CAAC et UEMOA	Les États ont pu élaborer des orientations techniques à l'intention de leurs experts AVSEC, rédiger des règlements conformes aux dispositions de l'Annexe 17 et renforcer leur infrastructure de la sûreté de l'aviation.
Ateliers d'exercices de gestion de crise tenus dans le pays	Cameroun, Jamaïque, Mali et Niger	Les experts AVSEC nationaux ont pu améliorer leurs connaissances grâce à l'organisation d'exercices de gestion de crise en matière de sûreté et la rédaction de documents connexes.

Assistance et appui fournis	État/organisation	Résultats
Assistance régionale à la formulation d'orientations techniques, la révision de la réglementation nationale AVSEC et l'expansion de l'infrastructure, sous la forme de séminaires et de briefings régionaux	Dubai, Maroc, Panama et UEMOA	Les États ont pu élaborer des orientations techniques à l'intention de leurs experts AVSEC, rédiger des règlements conformes aux dispositions de l'Annexe 17 et renforcer leur infrastructure de la sûreté de l'aviation.
Établissement de plans nationaux d'action correctrice à la suite d'un audit USAP	Albanie, Angola, Bulgarie, Comores, Djibouti, Jamahiriya arabe libyenne et Tchad	Cinq de ces États ont pu soumettre leur plan d'action correctrice, étape nécessaire pour commencer la mise en œuvre.
Établissement de programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et des aéroports	Angola, Comores, Palaos, Swaziland et Zambie	Les États ont pu renforcer leur système de sûreté de l'aviation au niveau national et au niveau des aéroports.
Assistance pour la formulation d'orientations techniques, la révision de la réglementation AVSEC pour les aéroports et l'expansion de l'infrastructure	Burkina Faso, Inde et CAAC	Les États ont pu élaborer des orientations techniques à l'intention de leurs experts AVSEC, rédiger des règlements conformes aux dispositions de l'Annexe 17 et renforcer leur infrastructure de la sûreté de l'aviation.

-----

APPENDICE D

PLAN D'ACTION POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION  
DÉTAILS DES DÉPENSES EFFECTUÉES EN 2005 ET 2006

(en milliers de dollars)

	2005		2006		2007*
	Budget approuvé	Dépenses réelles (vérifiées)	Budget approuvé	Dépenses réelles** (préliminaires)	Budget approuvé
<b>Grand programme II : Navigation aérienne</b>					
<b>2.1 Gestion, coordination et soutien</b>					
Personnel	211	63	216	0	98
Missions	20	15	21	8	21
Matériel	5	0	5	0	5
	236	78	242	8	124
<b>Grand programme III : Transport aérien</b>					
<b>3.1 Gestion, coordination et soutien</b>					
Soutien administratif	164	111	164	197	164
Finances	92	84	93	62	93
	256	195	257	259	257
<b>3.8 Sûreté des documents de voyage</b>					
Personnel	211	105	219	150	105
<b>3.9 Sûreté de l'aviation (AVSEC)</b>					
Personnel	1 164	977	1 195	1 016	784
Formation	400	78	400	76	400
Assistance	500	319	500	373	500
Matériel	50	9	50	23	50
	2 114	1 383	2 145	1 488	1 734
<b>ASRO</b>	562	441	576	352	850
Missions	160	59	160	105	160
Matériel	0	7	0	0	0
	722	506	736	457	1 010
<b>Total AVSEC</b>	2 836	1 890	2 881	1 945	2 744
<b>3.10 Programme universel d'audits de sûreté (USAP)</b>					
Personnel	1 644	1 632	1 688	1 389	1 711
Missions d'audit	1 151	818	1 151	444	1 151
Matériel	7	4	15	34	19
	2 802	2 454	2 854	1 867	2 881
<b>Grand programme IV : Affaires juridiques</b>					
<b>4.1 Gestion, coordination et soutien</b>					
Personnel	144	8	147	14	521
Missions	0	8		1	
	144	16	147	15	521
<b>BUDGET TOTAL DU PLAN D'ACTION POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION APPROUVÉ PAR L'ASSEMBLÉE ET RÉÉVALUÉ DANS LES NOTES FI-WP/649 ET C-WP/12642, Y COMPRIS LES DÉPENSES RÉELLES POUR 2005 ET 2006.</b>	<b>6 485</b>	<b>4 738</b>	<b>6 600</b>	<b>4 245</b>	<b>6 632</b>
<b>Intégration en cours dans le budget du Programme ordinaire (cf. C-DEC 176/8 et 14 )</b>			<b>-1 100</b>		<b>-1 517</b>
<b>Montant requis pour le Plan d'action</b>	<b>6 485</b>	<b>4 738</b>	<b>5 500</b>	<b>4 245</b>	<b>5 115</b>

\* Besoins de financement révisés approuvés par C-DEC 178/3 (C-WP/12642, Appendice B)

\*\* En 2006, le Programme ordinaire a engagé des dépenses d'environ 985 000 \$ (préliminaires/non vérifiées) qui se rapportent au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation mais sont financées grâce aux crédits supplémentaires approuvés en vertu du C-DEC 176/8 et C-DEC 176/14 et le virement d'un poste de ATB à l'USAP à partir du 1<sup>er</sup> août 2006. Ce montant n'est pas indiqué dans le tableau ci-dessus en raison de la différence de la source de financement.