



A36-WP/287
EX/93
22/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION
COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT
SUR
LE POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 15 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 15 : Programme de sûreté de l'aviation

15.1 À sa troisième séance, le Comité exécutif examine la question du Programme de sûreté de l'aviation sur la base d'un rapport de situation présenté par le Conseil sur les faits nouveaux intervenus dans le cadre du Programme depuis la 35^e session de l'Assemblée (WP/55) et d'une note sur le niveau des contributions indicatives destinées au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (WP/62), et de deux autres rapports du Conseil : l'un sur la menace que représentent pour l'aviation civile les systèmes antiaériens portables (MANPADS) (WP/26 et Additif n° 1), et l'autre sur l'actualisation de l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, Résolution A35-9 (WP/27). En outre, 19 notes sont présentées par les États et les Observateurs : WP/66, 81, 83, 84, 86, 87, 92, 93, 118, 121, 127, 171, 173, 174, 180 et Rectificatif n° 1, 212, 252, 255 et 272.

15.2 Dans la note WP/55, le Conseil rend compte des activités menées et des faits nouveaux intervenus depuis la 35^e session de l'Assemblée dans le cadre du Programme de sûreté de l'aviation (AVSEC), ce qui comprend le Programme d'assistance et de développement coordonnés (CAD) établi en mars 2006 et intégré dans la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) en juin 2007. Le rapport fait aussi état des progrès réalisés jusqu'ici et énumère de nouvelles activités au titre du Programme. Il rend compte en outre des actes d'intervention illicite commis depuis trois ans, avec un rappel du cadre juridique des rapports sur les actes d'intervention illicite et une analyse connexe.

15.3 Dans la note WP/62, le Conseil donne des précisions sur le financement de 17,9 millions \$US requis par le Plan d'action AVSEC pour la période 2008-2010. Il explique que près de 48 % du coût du Plan d'action AVSEC vont être intégrés au budget ordinaire. La différence de 9,3 millions \$US devra être comblée par le solde des fonds restant à la fin de l'exercice 2007. D'après les contributions moyennes faites au cours des deux dernières années, on prévoit que ce solde sera de 4,7 millions \$US. Dans ces conditions, le manque à gagner actuellement prévu est de 4,6 millions \$US. Ce montant dépend bien entendu de la perception d'au moins 65 % du montant des contributions fixé, qui s'élève actuellement à 32 %.

15.4 Dans la note WP/92, les États-Unis expriment leur appui au Programme d'assistance et de développement coordonnés de la sûreté de l'aviation (CAD) et recommandent des mesures visant à accroître la participation des États membres dans l'établissement de partenariats avec d'autres États membres qui disposent de compétences en sûreté de l'aviation. Les États-Unis fournissent actuellement de l'assistance et de la formation en sûreté aux États membres de l'OACI par l'intermédiaire de diverses ententes bilatérales ou multilatérales axées sur l'obtention et le maintien de la conformité avec les normes de sûreté internationales. Pour élargir cet effort, les États-Unis encouragent les autres États donateurs à échanger les informations entre eux et avec l'OACI pour éviter la duplication des activités d'assistance en matière de sûreté et pour aider l'OACI à veiller à ce que les carences constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) soient corrigées afin d'en arriver à une conformité durable avec l'Annexe 17.

15.5 Dans la note WP/272, le Royaume de Bahreïn présente au nom des États membres de la Commission arabe de l'aviation civile l'idée d'établir un groupe mondial d'experts dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. Ce groupe, qui serait similaire à Médecins sans frontières et Reporters sans frontières, serait formé d'experts au nombre desquels on compterait principalement des

volontaires retraités qui souhaitent continuer à exercer leurs talents et leur savoir-faire pour fournir de l'assistance aux États.

15.6 Dans la note WP/66, qu'il présente au nom des États membres de la Communauté européenne, le Portugal indique que durant les six années qui se sont écoulées depuis le 11 septembre 2001, les normes relatives à la sûreté de l'aviation civile ont considérablement progressé dans le monde entier. Dans ces conditions, il propose des priorités pour tirer parti de ces progrès et continuer à développer les normes mondiales, et il invite l'OACI à prendre des mesures dans ce sens.

15.7 Dans la note WP/26 et l'Additif n° 1, le Conseil présente un projet de résolution de l'Assemblée qui vise à renforcer les efforts de la communauté aéronautique pour faire face à la grave menace que représentent pour l'aviation civile les systèmes antiaériens portables (MANPADS), les autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars. Il s'agit de propositions d'amendement de la Résolution A35-11 qui tiennent compte des derniers développements survenus à l'ONU, tels que l'adoption de l'Instrument international visant à permettre aux États de procéder à l'identification et au traçage rapides et fiables des armes légères et de petit calibre et de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies, ainsi que des initiatives régionales et nationales.

15.8 Dans la note WP/174, la Chine rend compte de sa mise en œuvre des lignes directrices recommandées par l'OACI pour l'inspection/filtrage, aux fins du contrôle de sûreté, des liquides, aérosols et gels (LAG) et elle fait observer que ces mesures ne peuvent pas éliminer toutes les menaces que représentent pour l'aviation civile les explosifs liquides étant donné les limites de l'équipement technique actuellement disponible.

15.9 Dans la note WP/171, Singapour décrit les enseignements qu'elle a tirés et les défis auxquels elle a été confrontée dans la mise en œuvre des restrictions relatives aux LAG. Consciente de la nécessité de mieux harmoniser ces mesures à l'échelle internationale, elle appelle l'attention de l'Assemblée sur le besoin urgent que l'OACI élabore dès que possible des éléments indicatifs détaillés pour mieux aider les États à mettre en œuvre l'inspection/filtrage des LAG aux fins des contrôles de sûreté.

15.10 Dans la note WP/118, l'ACI souligne que les restrictions supplémentaires en matière de sûreté applicables au transport de LAG dans les bagages à main ont eu d'importantes conséquences pour la facilitation des passagers et la gestion quotidienne des aéroports. Ces répercussions sont attribuables à la nécessité d'appliquer les mesures supplémentaires appropriées et à un manque d'harmonisation au niveau international. Dans la note, l'industrie du transport aérien reconnaît le bon travail accompli par l'OACI, notamment par l'établissement de dispositions-cadres pour une solution mondiale. Elle considère cependant qu'un plus grand leadership et des actions urgentes seront nécessaires pour trouver une solution mondiale aux problèmes exposés dans la note.

15.11 Dans la note WP/212, la Colombie invite l'Assemblée à amender le projet de résolution de la note WP/27 sur l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, en y introduisant des éléments d'orientation sur le développement de plates-formes technologiques qui aident à soutenir le réseau de points de contact en sûreté de l'aviation de façon que les États aient accès aux renseignements en temps voulu et efficacement. Ce développement devrait aussi contribuer à la construction d'une plate-forme permettant la diffusion des renseignements de sûreté liés aux menaces contre l'aviation civile.

15.12 Dans la note WP/86, les États-Unis estiment qu'en temps de crise, le réseau de points de contact (PoC) en sûreté de l'aviation fournit aux États le mécanisme leur permettant de collaborer et d'échanger des renseignements critiques avant, pendant et après un incident. Il est important que les États soient en mesure de contacter des personnes au sein d'une autorité appropriée pour échanger des renseignements critiques visant à assurer la protection du réseau aéronautique mondial et pour harmoniser au besoin les ripostes à une menace immédiate. Les États doivent être encouragés à participer à ce réseau et à veiller à ce que leurs propres renseignements soient à jour et facilement accessibles aux autres États. Les États-Unis appuient la poursuite de la constitution de la base de données du réseau de PoC comprenant les contacts clés de tous les États membres et ils recommandent en outre que l'Assemblée demande instamment à tous les États de s'inscrire au réseau de points de contact et de tenir leurs renseignements à jour.

15.13 Dans la note WP/87, les États-Unis font valoir que les menaces qui pèsent sur l'aviation changent à mesure que les terroristes cherchent à déjouer les processus de sûreté en place et à mettre au point de nouvelles façons de s'attaquer aux aéronefs, aux passagers ou aux installations aéronautiques. Plusieurs moyens peuvent aider les États membres à contrecarrer des menaces qui évoluent constamment. Ces moyens vont des techniques avancées et coûteuses de filtrage des passagers, des bagages et du fret aux mécanismes moins chers utilisés comme moyens principaux ou complémentaires de filtrage. Chaque État peut adapter son régime de sûreté à la taille de son système de transport aérien et aux ressources dont il dispose, tout en respectant les normes internationales. Les États-Unis proposent aux États membres d'envisager l'emploi de mesures et de technologies alternatives dans la conception et le développement de leur régime de sûreté de l'aviation. Il existe en effet, outre le matériel de haute technologie pour le filtrage des passagers, des bagages et du fret, des mécanismes moins coûteux, tels que des mesures souples fondées sur le risque et comportant un élément d'imprévisibilité et d'irrégularité, qui peuvent vraiment renforcer les régimes de sûreté en place et par le fait même en augmenter l'efficacité.

15.14 Dans la note WP/81, l'Égypte estime que les États contractants ont l'obligation d'agréer les personnes chargées des opérations d'inspection/filtrage. Elle souligne l'importance des facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile, lorsque celles-ci font appel aux technologies de pointe, et elle recommande certaines méthodes de travail.

15.15 Dans la note WP/93, la Thaïlande souligne que la menace qui pèse sur la sûreté de l'aviation est plus élevée que jamais dans le monde d'aujourd'hui. Le niveau des mesures de sûreté doit être proportionnel au niveau de la menace et de la vulnérabilité. Elle estime que la seule solution réside dans un système de gestion stratégique de la sûreté et que cette gestion stratégique devrait donc être intégrée dans le plan d'activités stratégiques.

15.16 Dans la note WP/255, la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) indique que, à leur deuxième Conférence internationale sur la sûreté de l'aviation arabe, tenue à Jeddah (Royaume d'Arabie saoudite) du 26 au 28 mars 2007, les États arabes ont examiné de nombreuses questions liées à la sûreté au niveau arabe régional ainsi que leurs interrelations et interactions avec le dispositif de sûreté de l'aviation civile internationale. Elle fait valoir que l'harmonisation de la législation et des réglementations internationales, régionales et nationales en matière de sûreté est de la plus haute importance. Elle propose donc de créer un système juridique unifié et un mécanisme qu'accepteront tous les États contractants de l'OACI pour garantir l'uniformité, la cohérence et l'harmonie en matière de législation de l'aviation civile.

15.17 Dans la note WP/27, le Conseil présente des propositions de révision de la Résolution A35-9 : *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, à la lumière des faits nouveaux survenus dans ce domaine depuis la 35^e session de l'Assemblée, à savoir la menace qu'a représentée pour les opérations d'aviation civile un complot terroriste présumé contre des avions civils au-dessus de l'Atlantique Nord, qui aurait fait appel à des composantes d'un engin explosif improvisé, en particulier à un explosif liquide de fabrication artisanale, composantes que l'on aurait fait passer par le point de contrôle des passagers et des bagages de cabine pour les assembler côté piste, probablement dans l'avion ; la création d'un réseau de points de contact en sûreté de l'aviation pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, et la création de la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD). Le projet de texte contient aussi des amendements jugés nécessaires pour clarifier la teneur des politiques actuelles.

15.18 Dans la note WP/83, l'IATA estime que les systèmes actuels de sûreté de l'aviation sont très avancés, mais qu'ils peuvent se révéler inefficaces et sont trop axés sur la réaction aux événements. Elle présente les principes essentiels d'une approche de la sûreté basée sur le risque, qui vise à établir un système solide et efficace en se concentrant sur les risques principaux.

15.19 En outre, la note WP/84, explique la démarche de l'IATA pour s'assurer que tous ses transporteurs membres adoptent l'approche d'un Système de gestion de la sûreté (SEMS) dans leur exploitation. Elle indique que le SEMS s'applique maintenant de manière obligatoire aux membres de l'IATA, qui seront évalués à ce sujet dans le cadre de l'audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA). L'IATA examine le rôle des systèmes de gestion dans l'environnement de sûreté de l'aviation et expose les bénéfices de l'approche basée sur le SEMS et acceptée par tous les intervenants pour la réglementation et l'exécution des contrôles de sûreté. Elle fait ensuite ressortir les avantages d'une telle approche pour le développement continu et le maintien d'un système de transport aérien sûr et efficace et pour la conformité avec les spécifications de l'Annexe 17.

15.20 Dans la note WP/180 (et Rectificatif n° 1), la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) recommande que les transporteurs aériens dotent les membres d'équipage de cabine de dispositifs de communication discrets, sûrs, mains libres et sans fil. Ces dispositifs amélioreraient les communications entre l'équipage de cabine et l'équipage de conduite, le personnel chargé de l'application de la loi qui est en poste et le personnel de soutien au sol, réduisant ainsi au minimum le risque que soient répétées avec succès les attaques terroristes du 11 septembre 2001. Pour soutenir l'adoption rapide et généralisée de cet outil important pour la prévention du terrorisme, la FIOT invite l'Assemblée à travailler de concert avec les syndicats, l'industrie et les autorités chargées de la sûreté pour élaborer des plans de mise en œuvre technique, et elle encourage les États contractants à adopter ces plans.

15.21 Dans la note WP/127, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), fait valoir que, outre le fait qu'elles sont de la plus haute importance pour prévenir les tragédies humaines, la sécurité et la sûreté de l'aviation et du tourisme ont des ramifications étendues pour l'économie mondiale. L'aviation est étroitement liée au tourisme, qui contribue plus fortement au produit intérieur brut, aux emplois et aux investissements que la plupart des autres activités économiques, en particulier dans les pays en développement où le tourisme est la principale activité du secteur des services. Son mandat étant de favoriser un tourisme responsable, sûr et durable, en s'attachant aussi à la réduction de la pauvreté, l'OMT se préoccupe de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation des voyages, pour les composantes tant internationales qu'intérieures de tous les modes de transport. Par ailleurs, elle favorise une culture de

sécurité et de sûreté du voyage et du tourisme aux plus hauts niveaux des gouvernements et de l'industrie, dans le contexte de l'importance sociale et économique décisive du tourisme. La note illustre le lien étroit entre l'aviation et le tourisme en matière de sécurité, de sûreté et de facilitation, et elle prie instamment les communautés de l'aviation et du tourisme de resserrer leur coopération sur ces questions.

15.22 Dans une note d'information (WP/121), l'Australie rend compte des faits nouveaux majeurs concernant la sûreté de l'aviation dans ce pays et elle présente la manière dont elle renforce ses politiques dans la logique des recommandations de l'OACI. L'Australie estime également que les programmes de l'OACI nécessitent un soutien continu de la part de tous les États.

15.23 Dans une note d'information (WP/173), l'Indonésie rend compte de son programme de sûreté de l'aviation, des initiatives de sa Direction générale de l'aviation civile pour prévenir les éventuels actes d'intervention illicite contre les activités de l'aviation civile et des efforts de la DGAC indonésienne pour faire lever les mesures d'interdiction de ses exploitants agréés.

15.24 Dans la note WP/252, le Royaume de l'Arabie saoudite rend compte des résultats de la deuxième Conférence internationale sur la sûreté de l'aviation civile arabe qui s'est tenue à Jeddah du 26 au 28 mars 2007 et qu'elle a accueillie en coopération avec l'OACI et avec la CAAC. Il fait savoir que la Conférence a délibéré sur de nombreuses questions liées à la sûreté de l'aviation et a formulé une Déclaration exprimant la vision des États arabes relativement à la sûreté de l'aviation mondiale et leur détermination à appuyer le renforcement de la sûreté et la protection des passagers, des aéroports et des activités de l'aviation dans la région arabe.

15.25 Le Comité souligne la persistance de la menace qui pèse contre l'aviation civile et se dit conscient que la sûreté de l'aviation est un sujet d'une grande complexité comportant des volets économiques, juridiques et politiques. Il fait valoir qu'en tant que chef de file en matière de sûreté de l'aviation, l'OACI doit aborder la question de la menace suivant une approche holistique.

15.26 Le Comité remercie l'OACI d'avoir produit rapidement les lignes directrices sur les contrôles de sûreté pour le filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) à la suite du complot présumé au-dessus de l'Atlantique Nord d'août 2006. Il souligne cependant qu'il est urgent d'harmoniser les mesures de mise en œuvre concernant le transport des LAG sur le plan international, de façon à faciliter le cheminement des passagers aux aéroports sans compromettre la sûreté. Dans ce contexte, il recommande que des actions et mesures nouvelles soient prises dans l'esprit des propositions techniques qui figurent dans les notes WP/118, 171 et 174.

15.27 Au sujet des normes de sûreté figurant dans les Annexes de l'OACI, il est suggéré que le Conseil procède à un examen approfondi de leur processus d'élaboration actuel et qu'il en rende compte à la prochaine session de l'Assemblée. Le Comité recommande aussi que l'on demande au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de réexaminer son mandat de façon qu'il prenne en compte tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation pour adapter les dispositions internationales à un contexte en évolution constante. Il suggère en outre de tenir des assemblées spéciales sur la sûreté de l'aviation ou des réunions de sûreté de l'aviation à l'échelon division pour traiter les défis que pose la sûreté de façon plus complète.

15.28 Le Comité souligne l'importance de l'évaluation des risques dans la sûreté de l'aviation et demande que l'OACI élabore une méthodologie normalisée pour que les États puissent la mettre en œuvre à l'échelle mondiale.

15.29 Un membre du Comité appelle l'attention sur le fait que, au sein du réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation, il faudrait élargir l'emploi de la méthode de l'apprentissage en ligne lors de l'élaboration de la formation. Cette question sera examinée plus avant au sein du Groupe de travail sur la formation du Groupe AVSEC.

15.30 Les membres du Comité soutiennent tous les efforts réalisés jusqu'ici pour contrer la menace que constituent les MANPADS pour l'aviation civile et ils expriment leur appui unanime au projet de résolution présenté par le Conseil dans la note WP/26 et Additif n° 1.

15.31 En terminant ses travaux sur ce point de l'ordre du jour, le Comité convient de soumettre les Résolutions 15/1, 15/2 et 15/3 à la Plénière pour adoption, compte tenu des propositions du Comité, à l'exception de l'Appendice E, qui figure dans le rapport sur le point 16.

RÉSOLUTIONS ÉLABORÉES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF ET RECOMMANDÉES À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION

Résolution 15/1

Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation

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 sa Résolution A35-10,

Entérinant le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation adopté par le Conseil, 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 sûreté 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 la Résolution A35-10 de l'Assemblée,

Notant que le Secrétaire général avait intégré près de 50 % du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au budget ordinaire et que le financement nécessaire pour exécuter le programme de travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation ne pouvait être totalement inclus dans le budget ordinaire pour 2008-2010 en raison de contraintes budgétaires et financières,

1. *Remercie* les États contractants de leurs généreuses contributions volontaires en ressources humaines et financières, lesquelles devraient atteindre au moins 4,6 millions \$US à la fin de 2008, aux fins de l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au cours du triennat 2008-2010 ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants de fournir, dès que possible et de préférence dans le cadre de leur contribution de 2008, des contributions volontaires afin de financer l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, le montant suggéré de ces contributions volontaires étant fondé sur le barème des contributions de 2008 approuvé par l'Assemblée pour le budget ordinaire ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de s'engager d'avance à faire des contributions volontaires et de verser ces dernières au début de 2008 de façon à garantir la planification et l'exécution appropriées du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ;

4. *Demande instamment* au Conseil de promouvoir la durabilité à long terme du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation en continuant à incorporer progressivement les besoins de financement dans le budget ordinaire, et *demande* en conséquence que le Secrétaire général formule des propositions spécifiques pour leur intégration complète lors de la préparation du projet de budget-programme pour 2011-2013 ;

5. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-10.

Résolution 15/2

Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)

L'Assemblée,

Exprimant sa profonde inquiétude devant la menace posée à l'aviation civile à l'échelle mondiale par les actes terroristes, et en particulier la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS), les autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars,

Rappelant les Résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies 61/66 sur le commerce illicite des armes légères et de petit calibre sous tous ses aspects, 60/77 sur la prévention de l'accès aux systèmes portatifs de défense aérienne, de leur transfert et de leur utilisation illicites, 61/71 sur l'assistance aux États pour l'arrêt de la circulation illicite et la collecte des armes légères et de petit calibre, et 60/288 sur la Stratégie mondiale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme,

Prenant note de l'Instrument international visant à permettre aux États de procéder à l'identification et au traçage rapides et fiables des armes légères et de petit calibre (A/60/88) et de l'Arrangement de Wassenaar sur les contrôles à l'exportation d'armes conventionnelles et de biens et technologies à double usage, Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS, ainsi que de la Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes,

Notant avec satisfaction les efforts faits par d'autres organisations internationales et régionales en vue de mettre au point une riposte plus complète et harmonisée à la menace posée contre l'aviation civile par les MANPADS,

Reconnaissant que la menace particulière des MANPADS appelle une démarche globale et des politiques responsables de la part des États,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre les mesures nécessaires pour exercer un contrôle strict et efficace sur l'importation, l'exportation, le transfert ou le retransfert et la gestion des stocks des MANPADS et sur la formation et les technologies connexes, ainsi que pour limiter le transfert des capacités de production des MANPADS ;

2. *Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils coopèrent aux niveaux international, régional et sous-régional, afin de renforcer et de coordonner les efforts internationaux visant à mettre en œuvre des contre-mesures soigneusement choisies pour leur efficacité et leur coût, et à combattre la menace posée par les MANPADS ;

3. *Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils prennent les mesures nécessaires pour assurer la destruction des MANPADS non autorisés sur leur territoire, aussitôt que possible ;

4. *Prie instamment* tous les États contractants de mettre en œuvre l'Instrument international visant à permettre aux États de procéder à l'identification et au traçage rapides et fiables des armes légères et de petit calibre illicites visées par la Résolution 61/66 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur le commerce illicite des armes légères et de petit calibre sous tous ses aspects ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants d'appliquer les principes définis dans les Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS de l'Arrangement de Wassenaar ;

6. *Charge* le Conseil de demander que le Secrétaire général suive de manière permanente la menace posée à l'aviation civile par les MANPADS, élabore continuellement des mesures appropriées pour lutter contre cette menace et invite périodiquement les États contractants à informer l'Organisation de l'état de mise en œuvre de la résolution et des mesures prises pour satisfaire ses besoins ;

7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-11.

Résolution 15/3

Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique liée à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

Considérant que, dans la Résolution A35-9, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif qui figure dans la Résolution A35-9, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 36^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle que cette politique existe à la clôture de la 36^e session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-9.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sûreté générale,

Considérant que les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile sont devenus la menace principale contre son développement sûr et ordonné,

Considérant que la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés par l'utilisation des aéronefs comme armes de destruction, par le ciblage des aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, des armes légères et des lance-roquettes antichars, par l'emport à bord des aéronefs de liquides, gels et aérosols comme composantes d'un engin explosif improvisé, par la capture illicite d'aéronefs et par l'attaque d'installations aéronautiques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ont de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale constituent une infraction grave, en violation du droit international,

Rappelant les Résolutions A33-1 et A35-11 et les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002,

Notant les actions menées jusqu'ici par le Conseil, notamment l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation en juin 2002 ainsi que les nouvelles mesures préventives, le renforcement des moyens mis à la disposition de l'Organisation afin de contrer les menaces nouvelles et émergentes dirigées contre l'aviation civile,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;

2. *Prend note* avec horreur des actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;

3. *Réaffirme* que l'OACI et ses États contractants doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;

4. *Invite* tous les États contractants à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires, bailleurs de fonds et conspirateurs ;

5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI pour faciliter la solution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États contractants au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;

6. *Charge* le Conseil de poursuivre à titre urgent et prioritaire ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite, en particulier la mise en œuvre du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;

7. *Se félicite* de l'intégration de 48 % du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au budget ordinaire et demande au Conseil de considérer l'intégration totale comme un élément essentiel lorsqu'il établira le budget du triennat 2011-2013 ;

8. *Prie instamment* les États contractants de continuer à soutenir le Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, en signant avec l'Organisation des protocoles de financement volontaire car la mise en œuvre totale du Plan continuera à dépendre des contributions volontaires jusqu'à ce qu'il soit entièrement inclus dans le budget ordinaire.

APPENDICE B

Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile

a) *Instruments juridiques internationaux*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les interventions illicites a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988) ainsi que par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États contractants qui ne le sont pas encore de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal et à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991). La liste des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouve à l'adresse www.icao.int à la rubrique « Collection des Traités de l'OACI » ;

2. *Lance un appel* aux États qui ne sont pas encore parties à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, pour qu'ils donnent effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de cet instrument, et *lance un appel* aux États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles pour qu'ils procèdent au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États l'importance de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal, au Protocole de

1988 complémentaire à la Convention de Montréal ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments ;

b) *Promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés*

L'Assemblée,

Considérant que la promulgation par les États contractants de lois pénales nationales punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile contribuerait beaucoup à leur dissuasion,

1. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils accordent une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier pour qu'ils incluent dans leur législation des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

2. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils prennent des mesures adéquates au sujet de l'extradition ou de la poursuite des auteurs d'actes de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités, ou en renforçant les arrangements existants et en concluant des accords appropriés pour la répression de ces actes prévoyant l'extradition des personnes qui commettent des attaques criminelles contre l'aviation civile internationale.

APPENDICE C

Mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite exige de l'Organisation et des États contractants une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures concrètes de protection,

Considérant qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et bagages enregistrés, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et colis exprès,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine renforcent la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui vérifient l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine permettent une coopération de haut niveau entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que la responsabilité de s'assurer que des mesures de sûreté sont appliquées par les organismes gouvernementaux, les autorités aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs incombe aux États contractants,

Considérant que l'application des mesures de sûreté préconisées par l'OACI constitue un moyen efficace de prévention des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

Considérant que les contre-mesures de protection de l'aviation civile ne peuvent être efficaces que si l'on emploie un personnel de sûreté hautement formé, en plus des vérifications des antécédents, de la certification et du contrôle de la qualité,

1. *Prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la plus haute priorité à l'adoption de mesures efficaces de prévention des actes d'intervention illicite en proportion de la menace actuelle contre la sûreté de l'aviation civile internationale et de tenir à jour les dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago ;

2. *Demande* que le Conseil procède, en plus du mandat de la Commission internationale technique des explosifs (CITE) prescrit par la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, à des études concernant les méthodes de détection des explosifs ou des matériaux explosifs, et notamment le marquage des explosifs faisant problème, autres que les explosifs plastiques et en feuilles, en vue de l'évolution, si besoin en est, d'un régime juridique exhaustif approprié ;

3. *Prie instamment* tous les États, à titre individuel et en coopération avec les autres États, de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les actes d'intervention illicite et en particulier les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que celles recommandées par le Conseil ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le Manuel de sûreté de l'OACI et disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

5. *Lance un appel* aux États contractants, tout en respectant leur souveraineté, pour qu'ils réduisent au minimum les perturbations des voyages aériens résultant de la confusion ou d'une interprétation non homogène des normes en collaborant et en coordonnant des mesures afin de mettre en œuvre les SARP et les éléments indicatifs de manière homogène, efficace et efficiente, et en donnant aux voyageurs des informations claires, bien programmées et facilement accessibles ;

6. *Demande instamment* aux États contractants qui ne l'ont pas déjà fait, de commencer à délivrer uniquement des passeports lisibles à la machine, conformes aux spécifications du Doc 9303, 1^{re} Partie, au plus tard le 1^{er} avril 2010 ;

7. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général :
- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9, *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que l'efficacité des mesures de sûreté ne soit pas compromise ;
 - b) lorsqu'il le juge utile, d'inscrire des points relatifs à la sûreté de l'aviation à l'ordre du jour des réunions de l'OACI ;
 - c) de convoquer des séminaires régionaux de sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés ;
 - d) d'élaborer et de mettre à jour le Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation et les mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) ;
 - e) de superviser et de développer le réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), afin d'assurer le maintien des normes de formation et la réalisation de bons niveaux de coopération ;
 - f) d'instituer des CFSA supplémentaires, selon les besoins ;
 - g) de continuer d'analyser les menaces potentielles contre l'aviation civile et les mesures préventives appropriées, comprenant notamment l'accès des employés aux zones réglementées, les menaces visant les zones non réglementées, les MANPADS, l'inspection/filtrage efficace des passagers, des bagages et du fret, et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et des fournisseurs de services ;

8. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États contractants à réagir aux menaces émergentes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile.

APPENDICE D

Mesures à prendre par les États concernés par un acte d'intervention illicite

- a) *Actes d'intervention illicite*

L'Assemblée,

Considérant que les actes d'intervention illicite continuent à compromettre gravement la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale,

Considérant que la sécurité des vols des aéronefs qui sont l'objet d'actes de capture illicite peut être compromise encore davantage par le refus de mettre à leur disposition des aides à la navigation et des

services de la circulation aérienne, par le blocage des pistes et des voies de circulation et par la fermeture des aéroports,

Considérant que la sécurité des passagers et des membres d'équipage d'un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite peut être compromise encore davantage si cet aéronef est autorisé à décoller alors qu'il se trouve dans cette situation,

1. *Exprime* sa préoccupation au sujet des défis que constituent pour la sûreté de l'aviation civile les menaces nouvelles et émergentes et l'évolution des méthodes utilisées pour commettre des actes d'intervention illicite ;

2. *Rappelle* à ce propos les dispositions pertinentes des Conventions de Chicago, de Tokyo, de La Haye et de Montréal et du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ;

3. *Recommande* que les États tiennent compte des considérations ci-dessus lorsqu'ils définissent la politique et les plans d'urgence à adopter pour s'opposer aux actes d'intervention illicite ;

4. *Invite instamment* les États contractants à porter assistance aux aéronefs qui font l'objet d'un acte de capture illicite, notamment à leur fournir les aides à la navigation et les services de la circulation aérienne et à autoriser leur atterrissage ;

5. *Invite instamment* les États contractants à faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur leur territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir ;

6. *Reconnaît* l'importance des consultations entre l'État sur le territoire duquel un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef ainsi que de la notification par l'État où l'aéronef a atterri aux États de destination présumée ou déclarée ;

7. *Invite instamment* les États contractants à coopérer afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite et de tirer parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, dans le cadre de mesures prises sur leur territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef en question ;

8. *Condamne* tout manquement de la part d'un État contractant à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement ou d'extrader toute personne accusée d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile ou de soumettre sans retard le cas de cette personne aux autorités compétentes ;

9. *Demande* aux États contractants de continuer à contribuer aux enquêtes sur de tels actes, ainsi qu'à l'arrestation des responsables et aux poursuites judiciaires.

b) *Rapports sur les actes d'intervention illicite*

L'Assemblée,

Considérant que les comptes rendus officiels communiqués par des États touchés par des actes d'intervention illicite devraient contenir des renseignements crédibles et constituer la base de l'évaluation et de l'analyse de ces actes,

1. *Note* avec préoccupation que de nombreux États touchés par des actes d'intervention illicite ne communiquent souvent pas au Conseil les comptes rendus officiels sur ces actes ;

2. *Prie instamment* les États de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, ainsi qu'en vertu de l'Annexe 17, de communiquer dès que possible au Conseil, à la suite d'actes d'intervention illicite, tous renseignements utiles requis par ces articles et les SARP afin que le Secrétariat puisse disposer de renseignements exacts et complets et analyser les tendances et les menaces émergentes visant l'aviation civile ;

3. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, d'inviter les États concernés à communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire ;

4. *Demande* que le Conseil charge le Secrétaire général, en collaboration avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, de suivre, de colliger, de vérifier et d'analyser les actes d'intervention illicite qui ont fait l'objet de comptes rendus, d'informer les États des tendances et des menaces potentielles et émergentes, et d'élaborer des orientations appropriées pour décourager les menaces nouvelles et émergentes.

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

Note rédactionnelle.— L'appendice traitant du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI (USAP) a été examiné en même temps que le rapport à l'Assemblée sur les progrès réalisés dans l'exécution de l'USAP au titre du point 16, « Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ».

APPENDICE F

Assistance aux États dans la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour la protection de l'aviation civile internationale

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale nécessite des ressources financières et la formation de personnel,

Considérant que, malgré l'assistance fournie, certains pays, notamment les pays en développement, éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien techniques aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté et la sûreté aéroportuaire selon les conclusions des rapports du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ;

2. *Invite* les pays développés à prêter assistance aux pays qui ne sont pas à même de mettre à exécution les programmes de mesures techniques recommandées pour la protection des aéronefs au sol et en particulier pour l'acheminement des passagers, de leurs bagages de cabine et bagages enregistrés, du fret, de la poste, des envois par coursiers et envois exprès ;

3. *Invite* les États contractants à envisager de demander l'aide de la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD), d'autres organisations internationales telles que le Programme des Nations Unies pour le développement, et du Programme de coopération technique pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

4. *Invite* les États contractants à tirer profit des mesures d'assistance à court terme offertes dans le cadre du Programme ISD et des projets d'assistance aux États à plus long terme offerts au titre du Programme de coopération technique pour remédier aux carences observées durant les audits ;

5. *Prie instamment* tous les États qui en ont les moyens d'accroître l'aide technique, financière et matérielle apportée aux pays qui en ont besoin pour améliorer la sûreté de l'aviation, au moyen d'initiatives bilatérales et multilatérales qui sont entièrement coordonnées, par l'intermédiaire du Programme ISD de l'OACI ;

6. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les centres de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI (CFSA) pour assurer la formation en sûreté ;

7. *Prie instamment* la communauté internationale d'envisager d'accroître l'assistance aux États et de renforcer la coopération entre eux, pour qu'ils puissent profiter de la réalisation des buts et objectifs de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, en particulier par le biais de la Commission internationale technique des explosifs (CITE).

APPENDICE G

Action du Conseil en vue d'une coopération multilatérale et bilatérale dans différentes régions du monde

L'Assemblée,

Considérant que les droits et obligations des États prévus par les instruments juridiques internationaux sur la sûreté de l'aviation et par les SARP relatives à la sûreté de l'aviation adoptées par le Conseil pourraient être complétés et renforcés dans la coopération bilatérale entre les États,

Considérant que les accords bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport commercial international des passagers, des bagages, du fret et de la poste par la voie aérienne,

Considérant que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords bilatéraux sur les services aériens,

1. *Reconnaît* que l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États contractants ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait, de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation, créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État ;

4. *Recommande* que le Conseil continue :

- a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
- b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
- c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;

5. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et émergentes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation

non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE H

Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Reconnaissant que la menace à laquelle l'aviation civile est confrontée requiert la mise au point d'une riposte efficace au niveau mondial par les États et les organisations internationales et régionales concernées,

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), l'Union postale universelle (UPU), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

2. *Charge* le Conseil de tenir compte de l'Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) du G8 et de poursuivre sa collaboration avec ce groupe et d'autres groupes d'États appropriés tels que l'Initiative pour le commerce sûr dans la région Asie-Pacifique (STAR) dans leurs travaux liés à l'élaboration de contre-mesures pour faire face à la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) et pour encourager leur mise en application par tous les États contractants ;

3. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité du contre-terrorisme des Nations Unies (CTC) dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme.