



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

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

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En 2010, à sa 37^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A37-17 : *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*. Selon le deuxième paragraphe du dispositif de cette résolution, l'exposé récapitulatif doit être examiné à chaque session ordinaire de l'Assemblée. Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la Résolution A37-17 sont présentées en Appendice A pour examen par l'Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la résolution révisée 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*, réintitulé *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, qui figure en Appendice A.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B — <i>Sûreté</i> . |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le Budget-programme ordinaire de 2014-2016 et/ou de contributions extrabudgétaires. |
| <i>Références :</i> | A38-WP/12 — Résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation A38-WP/13 — Déclaration sur la sûreté de l'aviation et Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) A38-WP/15 — Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI (USAP) : Transition à une méthode de surveillance continue Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Rapport AVSECP/24 Diffusion restreinte (couverture jaune) (<i>en anglais seulement</i>) |

1. INTRODUCTION

1.1 Comme l'indiquent séparément les notes A38-WP/12 (Résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation) et A38-WP/13 [Déclaration sur la sûreté de l'aviation et Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS)], d'importants faits nouveaux se sont produits dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 37^e session de l'Assemblée qui devraient être pris en considération lors de l'amendement 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*.

2. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DEPUIS LA 37^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

2.1 Entre 2011 et 2012, l'OACI, en collaboration avec des gouvernements hôtes, a organisé des conférences sur la sûreté de l'aviation dans les sept régions de l'Organisation afin de promouvoir l'application effective de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par la 37^e session de l'Assemblée. Chacune de ces manifestations régionales a adopté des déclarations communes prenant en compte les questions de sûreté de l'aviation qui lui sont propres. La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS), tenue à Montréal du 12 au 14 septembre 2012, a examiné les résultats de ces conférences régionales et adopté les conclusions et recommandations résumées dans un Communiqué (voir l'Appendice B), qui peut être consulté sur le site web public de l'OACI (www.icao.int/meetings/avsecconf).

2.2 La Conférence HLCAS a formulé d'importantes recommandations visant à renforcer le cadre de sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale, notamment sur l'adoption accélérée de l'Amendement n^o 13 de l'Annexe 17 et sur la diffusion généralisée de l'*Énoncé du contexte de risque* à l'échelle mondiale comme source de renseignements que les États peuvent utiliser dans leurs propres évaluations des risques.

2.3 La Conférence HLCAS a appuyé la transition du Programme universel d'audits de sûreté à une méthode de surveillance continue et produit des recommandations relatives à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un cadre coordonné, ciblé et efficace de renforcement des capacités. Elle a reconnu aussi la nécessité cruciale d'assurer la viabilité, la facilitation des passagers et la promotion de l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Reconnaissant également la nécessité d'encourager la collaboration internationale dans ce domaine, la Conférence a approuvé les trois principes de la coopération pour la sûreté de l'aviation : respect des accords bilatéraux/multilatéraux sur les services aériens ; reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ; concentration sur les résultats en matière de sûreté.

3. MODIFICATIONS PROPOSÉES DE L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF

3.1 Compte tenu des faits nouveaux exposés ci-dessus, il est proposé d'apporter les modifications suivantes à la Résolution A37-17 de l'Assemblée :

- a) Appendice A (Politique générale) : inclusion d'éléments faisant référence à la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) de septembre 2012, à la poursuite de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation et à la menace contre les installations aéronautiques situées dans des zones côté ville des aéroports ;

- b) Appendice C (Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté) : prise en compte de certains résultats en matière de politique de la Conférence HLCAS, en particulier la nécessité de promouvoir des mesures basées sur les risques, la nécessité de faire face à la menace permanente posée par les explosifs sous forme de liquides, d'aérosols et de gels (LAG), les principes clés du renforcement du cadre mondial de sûreté pour le fret et la poste aériens ainsi que l'examen et l'actualisation périodiques de l'*Énoncé OACI du contexte de risque* à l'échelle mondiale ;
- c) Appendice D (Mesures à prendre par les États concernés par un acte d'intervention illicite) : ajout d'éléments faisant référence à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile* (Beijing, 2010) et *Protocole pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) ;
- d) Appendice E (Le Programme universel OACI d'audits de sûreté) : prise en compte de la transition du Programme universel d'audits de sûreté à une méthode de surveillance continue à l'issue du deuxième cycle d'audits en 2013 ;
- e) Appendice F (Assistance aux États dans l'établissement d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation pour la protection de l'aviation civile internationale) : réintitulé *Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et du développement – Sûreté (ISD-SEC)* et modifié pour tenir compte de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation de l'OACI ;
- f) Appendice G (Action du Conseil en vue d'une coopération multilatérale et bilatérale dans différentes régions du monde) et Appendice H (Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation) : modifications en vue du renforcement de la coopération entre États et organisations.

3.2 Le projet de texte figurant en appendice contient aussi des modifications jugées nécessaires pour préciser la politique actuelle. Les dispositions dont on estime que l'objectif a été atteint sont indiquées comme étant à supprimer. Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la Résolution A37-17 sont indiquées en rayé et grisé.

4. ÉTAT DE LA DÉCLARATION SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

4.1 Devant la menace permanente et changeante qui pèse sur l'aviation civile, l'Assemblée, à sa 37^e session, en octobre 2010, a adopté à l'unanimité la *Déclaration sur la sûreté de l'aviation* comme élément de l'Appendice H à la Résolution 37-17 : *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*.

4.2 La Déclaration de l'Assemblée est issue d'une série de conférences régionales de niveau ministériel encouragées par l'OACI en 2010. Les conférences tenues à Abou Dhabi, Abuja, Mexico et Tokyo ont réussi à créer un consensus international sur les priorités et questions cruciales en matière de sûreté de l'aviation. En particulier, elles ont représenté la réponse de chaque région à la tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines survenue le 25 décembre 2009. Par la suite, des conférences régionales de directeurs généraux ont été tenues en 2011 et 2012 à Caracas, Dakar, Kuala Lumpur,

Manama, Moscou et New Delhi pour examiner la mise en œuvre de la Déclaration. La Conférence HLCAS a examiné des rapports sur l'avancement de cette mise en œuvre.

4.3 Un examen de la Déclaration donne à penser que, sur le plan du fond, la Déclaration est encore un guide valide pour la coopération internationale et régionale en matière de sûreté de l'aviation.

APPENDICE A

PROJET DE RÉSOLUTION À ADOPTER À LA 38^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution ~~A37-17~~ 13-xx : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés relative à la protection sûreté 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 ~~A36-20~~ A37-17, 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 des aspects de la politique permanente de l'OACI qui figure dans la Résolution ~~A36-20~~ A37-17, Appendices A à H I inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 37^e 38^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 relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle que ~~une politique~~ qu'elle existe à la clôture de la 37^e 38^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 ~~A36-20~~ A37-17.

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 sécurité 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 le sabotage ou la tentative de sabotage au moyen d'un engin explosif improvisé, par la capture illicite d'aéronefs ou par l'attaque d'installations aéronautiques, y compris dans les zones côtières, et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, a 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 A36-19 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 existantes dirigées contre l'aviation civile,~~

~~*Entérinant*~~ *Rappelant* la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée à sa 37^e session,

Rappelant les déclarations communes adoptées aux conférences régionales de l'OACI sur la sûreté de l'aviation tenues en 2011 et 2012 ;

Rappelant le Communiqué de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en septembre 2012, ainsi que les conclusions et recommandations de la Conférence ;

Notant avec satisfaction les mesures prises pour mettre en œuvre la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation et ses sept domaines de focalisation stratégique, adoptée telle qu'adoptée par le Conseil le 17 février 2010, pour servir de cadre aux activités de sûreté de l'aviation de l'OACI pour les deux prochains triennats 2011-2013 et 2014-2016 (2011-2016), et succéder à l'actuel Plan d'action pour la sûreté de l'aviation,

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 et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils ~~en service commercial~~, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs civils 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 membres 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~~ **membres** 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 et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI ~~pour~~ de faciliter la ~~solution~~ **résolution** homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États ~~contractants~~ **membres** 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, sur la base de l'orientation stratégique définie dans le cadre de la Stratégie globale OACI de 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. *Exprime sa gratitude* aux États ~~contractants~~ **membres** pour les contributions volontaires qu'ils ont apportées, sous la forme de ressources humaines ou financières ~~au Plan d'action pour~~, à la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation, durant le triennat 2008-2010 ~~et encourage la continuation de telles contributions volontaires afin de financer des activités supplémentaires en matière de sûreté de l'aviation, au-delà de celles qui sont inscrites au budget au titre du programme ordinaire 2011-2013 ;~~
8. *Prie instamment* tous les États ~~contractants~~ **membres** de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation ~~autres que celles prévues au budget du programme ordinaire~~ dans le cadre de la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation.

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~~ **actes d'intervention illicite** 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), par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile* (Beijing, 2010), par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États **contractants membres** qui ne l'ont pas encore fait 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, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010). Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.intwww.icao.int, à la rubrique « Recueil des traités de l'OACI » ;

2. *Appelle* les États qui ne sont pas encore parties à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de cet instrument, et appelle les États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États qu'il importe de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal, au Protocole de 2010 complémentaire à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, 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 membres** de lois pénales nationales punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile contribuerait beaucoup à leur dissuasion,

1. *Appelle* les États **contractants membres** à accorder 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, des actes ou tentatives d'actes de sabotage ou d'autres actes ou tentatives d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier à inclure, dans leur législation, des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

2. *Appelle* les États **contractants membres** à prendre des mesures adéquates au sujet de l'extradition ou de la poursuite des auteurs d'actes de capture illicite d'aéronefs, d'actes ou de tentatives d'actes de sabotage ou d'autres actes ou tentatives d'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 Mise en œuvre de 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 membres 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 de soute, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et des 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, et l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine et autres outils d'information sur les passagers peuvent être utilisés à des fins de sûreté, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour détecter les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

Considérant que les menaces pesant sur les systèmes de fret aérien et de poste aérienne dans leur ensemble exigent une approche globale de l'élaboration et de la mise en œuvre d'exigences de sûreté et de bonnes pratiques,

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~~ membres,

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,

Considérant que des innovations en matière de technologie et de processus sont nécessaires pour mettre en place des mesures de facilitation et de sûreté de l'aviation efficaces et efficaces et pour définir l'avenir des régimes d'inspection/filtrage de sûreté,

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, de tenir compte de la nature novatrice et évolutive de cette menace et de tenir à jour les dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;

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~~ **membres** 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 pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* de l'OACI (Doc 8973 ~~de l'OACI~~ — Diffusion restreinte) et disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États ~~contractants~~ **membres** à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;

6. *Encourage* les États ~~contractants~~ **membres**, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :

- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États et l'industrie, selon qu'il convient, afin d'échanger des renseignements et de détecter rapidement les menaces contre la ~~sécurité~~ **sûreté** des opérations de l'aviation civile ;
- b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir techniques de filtrage et d'inspection, détection des explosifs, détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, filtrage et accréditation du personnel aéroportuaire, développement des ressources humaines, et recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;
- c) utiliser des techniques modernes pour détecter des matières interdites et empêcher qu'elles soient emportées à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;
- d) **définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace, qui soient basées sur le risque, efficaces, efficientes, viables d'un point de**

vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers ;

- e) ~~remplacer les restrictions applicables au transport des liquides, aérosols et gels (LAG) par leur inspection/filtrage lorsqu'une technologie appropriée de détection des explosifs sera plus largement disponible.~~ faire face à la menace constante que posent les explosifs sous forme de liquides, d'aérosols et de gels (LAG), y compris la mise en œuvre de solutions technologiques nécessaires pour lever graduellement les restrictions imposées au transport de LAG dans les bagages de cabine ;
- f) traiter les vols en provenance d'États où il y a inspection/filtrage des LAG de la même façon que les vols en provenance d'États où il y a des restrictions en matière de LAG ;
- g) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne :
 - 1) en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien solide, durable et résistant ;
 - 2) en mettant efficacement en œuvre des normes de sûreté solides ;
 - 3) en adoptant une approche sécurisée, exhaustive, basée sur la chaîne d'approvisionnement pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 4) en mettant en place et renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 5) en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes d'approvisionnement correspondantes ;
 - 6) en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d'autres États pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 7) en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- h) prendre en compte les vulnérabilités éventuelles des systèmes d'aéronefs non habités afin de prévenir les actes d'intervention illicite ;

7. *Appelle* les États ~~contractants~~ **membres** à étudier des mécanismes d'échange de renseignements, notamment le recours à du personnel de liaison et l'utilisation accrue des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) fournis par les transporteurs aériens, afin de réduire les risques auxquels sont exposés les passagers, tout en garantissant la protection de la vie privée et des libertés civiles ;

8. *Appelle* les États ~~contractants~~ **membres**, tout en respectant leur souveraineté, à réduire 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 ;

9. *Appelle* les États ~~contractants~~ **membres**, lorsqu'ils demandent à un autre État d'appliquer des mesures de sûreté pour protéger les aéronefs qui volent à destination de son territoire, à tenir pleinement compte des mesures de sûreté déjà en place dans l'État qui reçoit la demande et, s'il y a lieu, à reconnaître ces mesures comme équivalentes ;

10. *Prie instamment* les États ~~contractants~~ **membres** qui ne l'ont pas déjà fait, de commencer à délivrer uniquement des passeports lisibles à la machine, conformes aux spécifications du Doc 9303, Partie 1 ;

11. *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 continuer à **promouvoir l'adoption l'élaboration** de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants d'équipements, en vue de l'élaboration de la **prochaine génération de processus d'inspection/filtrage des passagers et du fret** ;
- ~~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, de développer et de promouvoir le réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) dans le cadre existant, afin d'assurer le maintien des normes de formation et la réalisation de bons niveaux de coopération ;~~
- ~~f)d) de continuer à travailler avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées, notamment **le l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des employés d'aéroport personnes autres que les passagers ayant accès aux zones réglementées des aéroports**, le renforcement de l'inspection/filtrage des passagers et des bagages, des contrôles de sûreté appropriés pour le fret, la chaîne d'approvisionnement et les fournisseurs de services, ainsi que la sélection et la formation des personnes qui appliquent et mettent en œuvre les mesures de sûreté ;~~
- ~~g)e) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en **matière de contrôle unique de sûreté, qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;**~~

- f) de continuer à faire face à d'autres menaces et risques, y compris aux menaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques contre les zones côté ville des aéroports, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation ;

12. *Charge* le Conseil de demander 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, en particulier des éléments indicatifs détaillés sur les liquides, les gels et les aérosols ainsi que les facteurs humains, destinés à aider les États ~~contractants~~ membres à réagir aux menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

13. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général et au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de ~~définir et d'élaborer~~ veiller à l'examen et à la mise à jour périodiques de l'*Énoncé OACI du contexte de risque* à l'échelle mondiale, qui fournit une ~~méthode~~ méthodologie d'évaluation ~~des risques~~ du risque pour la sûreté de l'aviation, que les États membres peuvent envisager d'utiliser pour développer leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, et d'inclure ~~une évaluation fondée~~ des évaluations fondées sur les risques dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées de sûreté de l'aviation à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

14. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général et au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de veiller à ce que des spécialistes des domaines appropriés participent à l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation ainsi qu'à l'élaboration des SARP, spécifications, éléments indicatifs et des autres moyens de résoudre les questions de sûreté de l'aviation, y compris la coordination avec les autres groupes d'experts ;

15. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'évaluer en permanence son mandat et ses principales méthodes de travail pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de contraintes limitant sa capacité d'examiner tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation.

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 existantes 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 de Beijing, du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal et du *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* ;
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~~ **membres** 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~~ **membres** 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~~ **membres** 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~~ **membre** à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement et 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. *Condamne* l'annonce de fausses menaces contre l'aviation civile et *appelle* les États ~~contractants~~ **membres** à poursuivre les auteurs de tels actes afin d'éviter la perturbation d'activités d'aviation civile ;
10. *Appelle* les États ~~contractants~~ **membres** à 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 à l'OACI en temps utile par des États touchés par des actes d'intervention illicite devraient contenir des renseignements exhaustifs et crédibles et constituer la base de l'évaluation et de l'analyse de ces actes,

Considérant que la base de données en ligne de l'OACI sur les actes d'intervention illicite est un outil efficace pour la diffusion rapide des renseignements sur les incidents relatifs à la sûreté de l'aviation; et qu'elle est aisément accessible aux États ~~contractants~~ membres, grâce au portail sécurisé de l'OACI (<https://portal.icao.int>),

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 nouvelles menaces visant l'aviation civile ;
3. *Charge* le Conseil de charger le 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 nouvelles, et d'élaborer des orientations appropriées pour décourager les menaces nouvelles et existantes.

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution ~~A36-20~~ A37-17, Appendice E,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux dispositions de l'Annexe 17 et aux prescriptions de l'Annexe 9 concernant la sûreté ;

Considérant que l'établissement par les États d'un système efficace de supervision de la sûreté appuie la mise en œuvre de normes et pratiques recommandées internationales (SARP) de relatives à la sûreté de l'aviation et contribue à cet objectif,

Rappelant que la responsabilité d'assurer aussi bien la sécurité que la sûreté de l'aviation incombe en dernier ressort aux États membres,

~~*Rappelant* qu'à sa 36^e session, elle a chargé le Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP à la suite du cycle initial d'audits à la fin de 2007 en mettant l'accent, dans la mesure du possible, sur la capacité d'un État d'assurer une supervision nationale appropriée de ses activités de sûreté de l'aviation par la mise en œuvre efficace des éléments essentiels d'un système de supervision de la sûreté ; et en élargissant les audits futurs afin d'y inclure les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui ont trait à la sûreté,~~

Considérant que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations en vue de leur résolution, et que le programme a confirmé un niveau accru de mise en œuvre des normes de l'OACI sur la sûreté a confirmé un niveau accru de mise en œuvre des normes de l'OACI sur la sûreté continue à bénéficier du soutien des États, servant de catalyseur pour les efforts qu'ils consentent en permanence pour satisfaire à leurs obligations internationales dans le domaine de la sûreté de l'aviation,

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des plans d'action correctrice des États visant à remédier aux carences détectées durant l'audit les audits et d'autres activités basées sur la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USAP constitue une partie intégrante et cruciale du processus d'audit en vue de réaliser de surveillance pour atteindre l'objectif global général de renforcer la sûreté de l'aviation mondiale dans le monde,

~~*Considérant* l'introduction~~ *Reconnaissant* l'importance d'un niveau limité de transparence pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, conciliant le besoin des États d'être informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation au public de renseignements sensibles en matière de sûreté,

Considérant l'approbation par le Conseil d'un mécanisme pour traiter les problèmes graves de sécurité sûreté (PGSu) en temps opportun,

Reconnaissant l'importance d'une stratégie coordonnée pour faciliter l'assistance aux États par l'intermédiaire de la Commission de haut niveau du Secrétariat chargée d'examiner les résultats des audits ; d'examen du suivi et de l'assistance (MARB),

Reconnaissant que la poursuite de l'USAP est essentielle pour établir une confiance mutuelle entre les États membres dans le niveau de sûreté de l'aviation et pour encourager la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

~~*Reconnaissant* Rappelant~~ que l'Assemblée, à sa 37^e session, a demandé au Conseil de rendre compte de la nécessité d'examiner la nature et la direction futures mise en œuvre générale de l'USAP après l'achèvement, y compris de sa décision de réaliser l'étude visant à évaluer la possibilité concrète d'étendre la CMA à l'USAP après la conclusion du deuxième cycle actuel d'audits en 2013 et les instructions du Conseil de réaliser une étude pour évaluer la faisabilité d'appliquer méthode de surveillance continue (CMA),

Considérant l'approbation par le Conseil de l'application d'une CMA à l'USAP après l'achèvement du deuxième cycle d'audits en 2013,

Considérant l'approbation par le Conseil d'un plan de transition à l'USAP-CMA entraînant la mise en œuvre intégrale de la nouvelle méthodologie à compter du 1^{er} janvier 2015,

1. *Note* avec satisfaction que le Programme universel OACI les premier et deuxième cycles d'audits de sûreté (USAP) s'est révélé déterminant effectués dans le cadre de l'USAP se sont révélés déterminants pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;

2. *Exprime sa reconnaissance* aux États membres pour leur coopération dans le processus d'audit et le détachement à court terme d'experts certifiés de la sûreté qui ont agi comme auditeurs de l'USAP pour l'exécution des audits ainsi que d'experts à long terme pour remplir les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP ;

3. *Approuve* la décision du Conseil d'étendre la CMA à l'USAP en 2015, après l'achèvement fructueux du deuxième cycle d'audits USAP en 2013 et une période de transition ;

4. *Demande* au Conseil d'établir un mécanisme pour valider de superviser les activités de l'USAP-CMA lorsqu'il évalue les niveaux atteints par les États dans la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation, dans le respect des normes et pratiques recommandées de l'OACI et dans la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États au moyen de missions de validation coordonnées par l'OACI ou d'autres moyens lorsqu'un État présente des preuves suffisantes pour justifier une telle mission ;

4 5. *Approuve* la politique d'un niveau de transparence limité des résultats des audits de sûreté effectués pendant le deuxième cycle de l'USAP-CMA, particulièrement en ce qui concerne la prompte notification de l'existence de problèmes graves de sûreté ;

5 6. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :

- a) en acceptant les missions d'audit de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;
- b) en facilitant le travail des équipes d'audit de l'USAP-CMA ;
- c) en préparant établissant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;
- d) en préparant établissant et en soumettant un plan d'action correctrice approprié visant à éliminer les carences constatées durant les audits, ainsi que tout autre document requis après l'audit activités de l'USAP-CMA ;

6 7. *Prie instamment* tous les États membres de faire part, de manière appropriée partager, sur demande, pour autant qu'un tel partage soit approprié et en conformité avec conforme à leur souveraineté, à la demande d'un autre État, des les résultats de l'audit effectué des audits et d'autres activités de l'USAP-CMA effectués par l'OACI et des les mesures correctrices prises par l'État audité ;

7 8. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA, ~~notamment sa décision concernant l'étude sur la faisabilité d'appliquer la CMA à l'USAP après l'achèvement du cycle actuel d'audits en 2013.~~

APPENDICE F

~~Assistance aux États dans l'établissement d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation pour la protection de l'aviation civile internationale~~ ~~Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et du développement – Sûreté (ISD-SEC)~~

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, ne disposent pas d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation et 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)~~ de l'aviation par la mise sur pied d'un cadre international de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation coordonné, ciblé et efficace ;

2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;

3. *Invite* les États membres et les parties prenantes pertinentes à apporter aussi leur contribution au développement continu du cadre international OACI de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation ;

4. *Invite* les ~~pays~~ États développés à prêter assistance aux ~~pays~~ États 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 de soute, du fret, de la poste, des envois par coursiers et des envois exprès ;

3 5. *Invite* les États ~~contractants~~ membres à envisager de demander l'aide de l'OACI et d'autres organisations internationales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

4 6. *Invite* les États ~~contractants~~ membres à tirer profit des mesures d'assistance ~~partir de la capacité de l'OACI de fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme offertes par l'OACI~~ pour la prise de mesures correctives ~~et des projets d'assistance aux États~~ une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées ~~durant les audits~~ dans la mise en œuvre des SARP des Annexes 17 et 9,

ainsi que de la capacité de l'OACI de faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de mieux définir et cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;

5 7. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI ;

~~6. *Prie instamment* tous les États qui en ont les moyens d'accroître l'aide technique, matérielle et financière 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 de l'OACI ;~~

8. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de conclure des accords de partenariat pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, accords englobant toutes les parties concernées et comprenant des engagements devant être pris par toutes les parties ;

9. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de développer et de mettre à jour le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation ;

10. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de superviser, développer et promouvoir le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) afin de garantir que les normes de formation soient maintenues et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;

7 11. *Prie instamment* les États ~~contractants~~ **membres** d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté de l'aviation ;

8 12. *Prie instamment* les États ~~contractants~~ **membres** et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;

9 13. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance en recueillant des renseignements sur ces initiatives ;

40 14. *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 multilatérale et bilatérale entre les États,

Considérant que les accords multilatéraux et 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 multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens,

Considérant que la focalisation sur les résultats de sûreté, sur la reconnaissance de l'équivalence et sur un contrôle unique de sûreté, ainsi que le respect de l'esprit de coopération défini dans les accords multilatéraux et/ou bilatéraux sur les services aériens sont des principes de politique dont la mise en œuvre peut grandement contribuer à la pérennité de la sûreté de l'aviation,

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~~ membres ;

2. *Prie instamment* tous les États ~~contractants~~ membres d'insérer dans leurs accords multilatéraux et 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 membres d'adopter les principes clés suivants pour garantir qu'une coopération efficace entre les États en matière de sûreté de l'aviation favorise davantage la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation :

a) respect de l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;

b) reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ;

c) concentration sur les résultats en matière de sûreté ;

3 4. *Prie instamment* tous les États ~~contractants~~ membres 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 et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;

45. *Prie instamment* le Conseil, de demander au Secrétaire général de promouvoir des initiatives permettant la création de plateformes technologiques pour l'échange entre les États ~~contractants~~ membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

56. Demande au Conseil de continuer :

- 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 ;

67. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et existantes 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), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), l'Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNCTITF), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union européenne (UE), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) 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 du G8 pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) et de poursuivre sa collaboration avec ce groupe et d'autres groupes d'États appropriés tels que, notamment l'Initiative pour le commerce sûr dans la région Asie-Pacifique (STAR) dans leurs travaux lancés par la Coopération économique Asie-Pacifique, dans ses 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 membres ;
3. Charge le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) des Nations Unies dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme.

Déclaration sur la sûreté de l'aviation

L'Assemblée, *reconnaissant* qu'il est nécessaire de renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde en raison de la menace qui pèse continuellement sur l'aviation civile, notamment la tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines survenue le 25 décembre 2009, et mesurant la valeur des déclarations conjointes sur la sûreté de l'aviation civile issues des conférences régionales tenues dans le but de renforcer la coopération internationale, prie instamment les États membres, par la présente, de prendre les mesures ci-dessous afin de renforcer la coopération internationale visant les menaces contre l'aviation civile :

- 1) renforcer et promouvoir l'application effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier celles de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et élaborer des stratégies pour faire face aux menaces actuelles et émergentes ;
- 2) renforcer les procédures de filtrage de sûreté, mettre l'accent sur les facteurs humains, faire appel aux technologies modernes pour détecter les articles interdits et appuyer la recherche et le développement en technologie de détection d'explosifs, d'armes et d'articles interdits afin de prévenir les actes d'intervention illicite ;
- 3) élaborer de meilleures mesures de sûreté pour protéger les installations aéroportuaires et améliorer la sûreté en vol, avec des renforcements appropriés de la technologie et de la formation ;
- 4) élaborer et mettre en place des mesures renforcées et harmonisées ainsi que de bonnes pratiques pour la sûreté du fret aérien, en tenant compte de la nécessité de protéger toute la chaîne d'approvisionnement de fret aérien ;
- 5) promouvoir le renforcement des mesures de sûreté appliquées aux documents de voyage et la validation de ces documents au moyen du Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, en parallèle avec des renseignements biométriques, ainsi que l'engagement à signaler régulièrement les passeports perdus ou volés à la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés afin d'éviter que ces documents de voyage ne soient utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ;
- 6) améliorer la capacité des États membres de remédier aux carences constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) en veillant à ce que les résultats des audits soient mis à la disposition des États membres, ce qui permettrait de mieux cibler les efforts pour renforcer les capacités et l'assistance technique ;

- 7) apporter une assistance technique aux États qui en ont besoin, notamment en ce qui concerne le financement, le renforcement des capacités et le transfert de technologie pour répondre efficacement aux menaces contre la sûreté de l'aviation, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie ;
- 8) promouvoir un recours accru aux mécanismes de coopération entre États membres et avec le secteur de l'aviation civile, pour l'échange des renseignements sur les mesures de sécurité afin d'éviter les chevauchements, s'il y a lieu, et pour la détection rapide des menaces contre la sûreté de l'aviation civile et la communication en temps utile de renseignements à leur sujet, y compris par la collecte et la transmission de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), comme aide à la sûreté, tout en assurant la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers ;
- 9) mettre en commun les meilleures pratiques et les renseignements dans une gamme de domaines clés tels que les techniques de filtrage et d'inspection, y compris les évaluations de la technologie de filtrage avancée pour la détection d'armes et d'explosifs, la sécurité des documents et la détection des fraudes, la détection des comportements et l'analyse des risques fondée sur les menaces, le filtrage des employés d'aéroport, la vie privée et la dignité des personnes, et la sûreté des aéronefs.

APPENDICE B

COMMUNIQUÉ DE LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU DE L'OACI SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à son siège, à Montréal, s'est tenue du 12 au 14 septembre 2012 en présence de plus de 700 participants représentant 132 États membres et 23 organisations internationales et régionales et associations de l'industrie. Reconnaisant le rôle crucial de l'aviation civile dans le développement économique mondial ainsi que les divers défis en matière de sûreté que le secteur du transport aérien international doit relever aujourd'hui, la Conférence a souligné :

- a) que des menaces crédibles existent et qu'il faut y répondre avec efficacité pour protéger l'aviation civile ;
- b) que le terrorisme ignore les frontières et que si on ne le combat pas, il peut infliger pertes de vies et blessures corporelles, perturber gravement l'aviation internationale, causer des dommages considérables aux équipements et installations d'aviation civile et miner la confiance du public dans le transport aérien ;
- c) la Résolution A37-17 (Déclaration sur la sûreté de l'aviation) et la stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), qui renforce davantage la sûreté de l'aviation pour la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
- d) les déclarations communes adoptées aux conférences régionales de l'OACI sur la sûreté de l'aviation tenues à Bahreïn, en Fédération de Russie, en Inde, en Malaisie, au Sénégal et au Venezuela ;
- e) l'importance de la coopération et de la coordination entre l'OACI, ses États membres, les organisations internationales et régionales, l'industrie et tous les autres acteurs pour la réalisation d'un niveau durable de sûreté de l'aviation ;
- f) que tous les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux normes et pratiques recommandées relatives à la sûreté de l'aviation qui figurent dans l'Annexe 17 — *Sûreté* et l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI, ainsi qu'à d'autres conventions relatives à la sûreté de l'aviation ;
- g) qu'il faut maintenir un équilibre entre les besoins en matière de sûreté, de facilitation, d'efficacité et d'efficience.

Consciente de ces facteurs, la Conférence :

- 1) a encouragé l'OACI, ses États membres et les acteurs de l'industrie à adopter une approche basée sur le risque pour œuvrer à la sûreté de l'aviation ;

- 2) a salué l'initiative de l'OACI d'établir un Énoncé de climat de risque fournissant de précieux renseignements à ses États membres et offrant aux États une méthode robuste pour développer plus avant leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, s'ils décident d'y recourir ;
- 3) a demandé à l'OACI et à ses États membres d'envisager d'élaborer une approche davantage axée sur les résultats pour la réglementation de la sûreté de l'aviation, ce qui les aiderait à mieux définir les objectifs de sûreté de leurs mesures ;
- 4) a vivement encouragé l'OACI à accélérer l'adoption de nouvelles normes et pratiques recommandées sur la sûreté afin d'atténuer le risque concernant le fret et la poste aériens, sur la base de la mise en œuvre de chaînes d'approvisionnement sécurisées, de mesures de référence communes en matière de sûreté pour les aéronefs de passagers et les aéronefs de fret, et de mesures de sûreté renforcées pour le fret et la poste jugés à haut risque ;
- 5) a demandé à l'OACI, à l'Organisation mondiale des douanes, à l'Union postale universelle et à l'industrie de trouver d'autres synergies entre les impératifs de la sûreté de l'aviation, des douanes et de la poste, afin de faciliter le commerce tout en assurant la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- 6) a reconnu que les menaces internes étaient réelles et, en conséquence, a prié instamment les États membres de l'OACI de mettre en place des mesures d'atténuation efficaces et d'adopter une norme de l'OACI révisée concernant l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers, dès que possible ;
- 7) a pris acte de la nécessité pour l'OACI et ses États membres de faire face à la menace que les explosifs sous forme de liquides, d'aérosols et de gels (LAG) continuent de constituer pour l'aviation civile internationale, en mettant notamment en œuvre les solutions technologiques nécessaires pour lever graduellement les restrictions imposées au transport de LAG dans les bagages de cabine ;
- 8) a demandé aux États membres de l'OACI de traiter les vols en provenance d'États où il y a une inspection/filtrage des LAG et de la même façon que les vols en provenance d'États où il y a des restrictions en matière de LAG ;
- 9) a appuyé la transition du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI vers une méthode de surveillance continue qui combine une approche fondée sur les risques à des audits et des contrôles continus, tout en tenant compte des capacités de supervision des organisations nationales et régionales ;
- 10) a demandé à l'OACI de faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
- 11) a encouragé les États membres à partager les résultats des audits de l'USAP sous une forme sûre et appropriée, afin de cibler les activités de renforcement des capacités et d'assistance technique dans les domaines où ces renseignements seraient les plus utiles ;
- 12) a pris acte des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie OACI de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation et a demandé à l'Organisation d'intensifier ses efforts, en se concentrant davantage sur les activités de renforcement des capacités aux fins de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- 13) a encouragé les États membres de l'OACI et les parties compétentes, telles que les organismes régionaux, à conclure des « accords de partenariat » avec l'Organisation afin d'organiser et d'exécuter des

activités de renforcement des capacités, qui englobent toutes les parties intéressées et prévoient des engagements pris par tous les partenaires ;

14) a souligné qu'il importe de définir des mesures de sûreté efficaces, viables du point de vue opérationnel, durables sur le plan économique et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers ;

15) a vivement encouragé les États membres de l'OACI à examiner entre eux des arrangements de reconnaissance mutuelle, notamment le « contrôle unique de sûreté », qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;

16) a approuvé comme principes clés régissant la coopération dans le domaine de la sûreté de l'aviation internationale : a) le respect de l'esprit de coopération défini dans les accords sur les services aériens bilatéraux et/ou multilatéraux ; b) la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ; et c) l'accent mis sur les résultats en matière de sûreté ;

17) a encouragé les États membres de l'OACI à renforcer la sûreté de l'aviation en normalisant les formats des documents de voyage et de transmission électronique des données sur les passagers aux autorités nationales, tout en veillant à la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers, et à renforcer la sûreté des documents de voyage en participant au service de validation des passeports électroniques appelé Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ;

18) a demandé à l'OACI de se pencher sur des questions en émergence telles que la sûreté de la gestion du trafic aérien (à savoir la sûreté des services et installations de navigation aérienne), la sûreté côté ville et les cybermenaces ;

19) a appuyé les initiatives prises par l'OACI en coopération avec les acteurs de l'industrie et les équipementiers, concernant l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection/ filtrage des passagers et du fret, compte tenu des progrès technologiques et des résultats visés en matière de sûreté, ainsi que la formulation de recommandations visant la modernisation des cadres réglementaires s'il y a lieu ;

20) a encouragé vivement les États à ratifier les instruments juridiques internationaux les plus récents régissant la sûreté de l'aviation, à savoir la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing de 2010.