



A38-WP/417

P/36

1/10/13

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 13 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 13 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. La Résolution 13/xx est recommandée à la Plénière pour adoption.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

13.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif examine la question de la politique de sûreté de l'aviation sur la base d'un rapport du Conseil (WP/13) sur la mise en œuvre de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée à sa 37^e session et de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), ainsi que d'un rapport du Conseil sur les résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) tenue en septembre 2012 (WP/12). Se fondant sur cette information, il examine également la proposition du Conseil relative à 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* (WP/14). De plus, 17 notes sont soumises par des États et des observateurs : WP/64, 104, 124, 128, 129, 133, 136, 138, 158, 159, 172, 178, 197, 235, 273, 276 et 345.

13.2 Dans la note WP/12, le Conseil résume les principaux résultats de la conférence HLCAS qui a eu lieu à Montréal du 12 au 14 septembre 2012 et donne des renseignements sur les mesures en cours de mise en place pour donner suite en temps utile à toutes les recommandations de la Conférence durant le triennat 2014-2016 ainsi que sur les jalons associés à chaque mesure.

13.3 Dans la note WP/13, le Conseil se félicite du succès de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation dans le renforcement de la coopération internationale pour accroître la sûreté de l'aviation, et il souligne qu'il est important de promouvoir la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces et viables à l'échelle mondiale, en conformité avec les principes de la Déclaration. Il met en relief les progrès continus accomplis dans l'exécution de l'ICASS, que l'Assemblée a entérinée à sa 37^e session comme plan stratégique pour renforcer la capacité de l'OACI de s'acquitter de son mandat en matière de sûreté de l'aviation. Le Conseil met aussi en lumière les priorités de l'ICASS pour le triennat 2014-2016, et, compte tenu du fait que les activités correspondantes dépendent de contributions volontaires, il présente une ventilation des dépenses liées à l'ICASS et des contributions en nature à ce jour ainsi que les besoins en contributions pour le prochain triennat.

13.4 Dans la note WP/14, le Conseil propose une révision de la Résolution A37-17 de l'Assemblée : *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*. Les modifications proposées tiennent compte des faits nouveaux importants intervenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 37^e session de l'Assemblée, notamment les résultats de la conférence HLCAS et plusieurs déclarations communes adoptées par des conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en 2011 et 2012. Le projet de résolution inclut des amendements jugés nécessaires pour préciser la politique actuelle et supprime des dispositions dont on estime que l'objectif a été atteint. Il maintient la Déclaration de 2010 sur la sûreté de l'aviation, notant que ses principes restent valides pour la promotion de la coopération internationale.

13.5 Dans la note WP/178, l'Égypte met en relief les efforts pour se conformer aux exigences clés de la sécurisation du fret et de la poste aériens, et elle souligne l'importance de l'application des dispositions renforcées relatives à la sûreté du fret et de la poste qui ont été introduites par l'Amendement n° 13 de l'Annexe 17.

13.6 L'Indonésie décrit ses processus d'inspection/filtrage du fret et de la poste aériens et dégage les défis de mise en œuvre correspondants (WP/158). La note fait valoir l'importance d'une adoption accélérée des dispositions de l'Annexe 17 pour la mise en œuvre de chaînes logistiques sécurisées et de l'harmonisation de ces dispositions avec les exigences en matière de sûreté des douanes et

de la poste. Plusieurs États expriment des préoccupations au sujet de l'application des règlements dans les États membres tiers.

13.7 Dans la note WP/197, la Fédération de Russie indique des moyens d'améliorer le réseau OACI de points de contact (PoC) en sûreté de l'aviation. La note fait état de la nécessité d'orientations opérationnelles à ce sujet et invite les États à utiliser les renseignements disponibles de la plateforme web sécurisée AVSECPaedia, à fournir de l'équipement de communications moderne et à procéder à des essais réguliers pour évaluer l'efficacité du réseau. La note contient aussi des renseignements sur le fonctionnement du groupe PoC en Fédération de Russie.

13.8 Dans la note WP/138, le Venezuela (République bolivarienne du) propose que des éléments indicatifs soient élaborés afin d'aider les États à mettre en œuvre une approche de la sûreté de l'aviation axée sur les résultats. La note indique un certain nombre de variables que les États doivent prendre en compte dans la mise en œuvre de mesures de sûreté axées sur les résultats et fait valoir qu'ils pourraient profiter d'orientations sur la façon d'appliquer de telles mesures avec efficacité et efficacité.

13.9 Le Venezuela (République bolivarienne du) énumère les avantages de l'apprentissage en ligne et son incidence positive sur la formation du personnel aéronautique (WP/235), et il fait valoir la nécessité d'en promouvoir l'utilisation pour la formation à la sûreté de l'aviation.

13.10 Dans la note WP/133, l'Australie, au nom de 15 États membres et six organisations internationales, propose une feuille de route pour le renforcement de la sûreté du fret aérien à l'échelle mondiale. Conçue comme un document évolutif, la feuille de route résume l'état d'activités et d'initiatives clés entreprises pour renforcer la sûreté du fret aérien partout dans le monde afin de contrer la menace d'interventions illicites.

13.11 Dans la note WP/136, l'Australie, le Canada et les États-Unis présentent un rapport sur une initiative coordonnée et en plusieurs phases visant à introduire, d'ici le 31 janvier 2014, l'inspection/filtrage technologique des liquides, aérosols et gels (LAG), sur leur territoire et à l'intérieur de l'Union européenne, en vue d'un assouplissement progressif des restrictions sur le transport de LAG dans les bagages de cabine. La note met en évidence l'impact possible de l'inspection/filtrage des LAG sur les pays tiers et appelle à une action et une direction internationales sur les mesures concernant les LAG en vue de la mise en place d'exigences minimales d'inspection/filtrage mutuellement reconnues et de la fourniture d'une information claire et cohérente pour les passagers.

13.12 Dans la note WP/64, la Belgique, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), propose que les recommandations de la conférence HLCAS continuent de guider l'OACI dans l'exécution de son mandat en matière de sûreté de l'aviation et qu'elles soient prises en compte dans l'examen 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*. Elle invite l'Assemblée à envisager qu'il soit donné suite aux tâches décrites dans la note WP/64 à titre de politique et de priorités de travail pendant le triennat 2014-2016.

13.13 Dans la note WP/172, le Nicaragua, au nom de 22 États membres, qui sont aussi membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), explique le problème lié au trafic de drogue et au transport illicite de stupéfiants par voie aérienne, notamment dans le cadre d'opérations clandestines d'aviation générale, ainsi que des efforts de coopération en cours au niveau international pour empêcher de telles opérations. La note propose que l'OACI actualise les normes et

pratiques recommandées, élabore des éléments indicatifs, renforce la coopération internationale et fasse mieux connaître le problème afin de réaliser les objectifs de prévention convenus lors de sessions précédentes de l'Assemblée.

13.14 Dans la note WP/128, Singapour, au nom de 25 États membres, met en lumière d'importants efforts déployés par l'OACI au cours des trois dernières années pour renforcer la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale, et elle insiste sur la nécessité pour l'OACI, ses États membres, le secteur de l'aviation et les autres parties prenantes de poursuivre les efforts individuels et la collaboration pour combattre la menace de terrorisme qui pèse sur l'aviation civile.

13.15 La note WP/129, présentée par Singapour au nom de 26 États membres, propose des mesures pour la mise en œuvre des principes régissant la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, notamment l'élaboration d'un plan d'action par le Secrétariat, avec l'apport de parties prenantes appropriées.

13.16 Dans la note WP/276, le Conseil international des aéroports (ACI) souligne l'importance de la coopération entre l'OACI et les partenaires de l'industrie dans l'élaboration de processus et de technologies novateurs pour améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation des passagers, et il propose que cela soit pris en compte dans 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*.

13.17 Dans une note d'information (WP/124), Israël appelle l'attention sur sa décision d'équiper la flotte israélienne d'aéronefs de transport civil de systèmes laser pour la protéger contre les missiles lancés au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS). La note souligne l'avancement du processus de certification et indique qu'il est prévu que les transporteurs aériens israéliens commencent des vols internationaux avec des systèmes opérationnels au début de 2014.

13.18 L'Indonésie présente une note d'information (WP/159) sur la mise en œuvre du programme de prise de conscience des menaces à l'aéroport international Ngurah Rai, à Bali. Le programme, qui vise à accroître la vigilance de la communauté de la sûreté aéroportuaire à l'égard des activités suspectes, a été lancé en juin 2011 en coopération avec l'Australie ; on s'attend à ce qu'il aide à détecter plus tôt les menaces terroristes potentielles. Compte tenu des résultats positifs obtenus jusqu'ici, l'Indonésie envisage de mettre en œuvre le programme à deux autres grands aéroports.

13.19 Dans une note d'information (WP/273), la République de Corée donne un aperçu des meilleures pratiques mises en œuvre à l'aéroport international Incheon et à d'autres aéroports, notamment l'installation de divers systèmes de sûreté incorporant des technologies d'information de pointe. La note met en relief la façon dont la sûreté des zones réglementées a été renforcée, en partie grâce à l'inspection/filtrage à 100 % des personnes autres que les passagers et au contrôle automatisé de l'accès des véhicules.

13.20 Dans une note d'information (WP/104), les États-Unis présentent un rapport sur les initiatives de sûreté basée sur le risque qu'elle pilote ou exécute depuis août 2011, dans le cadre d'un effort continu pour utiliser les ressources plus efficacement et améliorer l'expérience du passage des points de contrôle de sûreté pour la majorité des voyageurs aériens. Des techniques de sûreté basée sur le risque et faisant appel au renseignement sont maintenant utilisées jusqu'à un certain point dans tous les aéroports des États-Unis ; elles comprennent diverses initiatives, dont des activités avant le vol.

13.21 Dans une note d'information (WP/345), le Viet Nam présente à l'Assemblée des faits nationaux nouveaux intervenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation et met en relief les efforts pour faciliter les activités liées au fret aérien et mettre en place une chaîne logistique sécurisée.

13.22 Le Comité appuie les efforts du Conseil visant à donner suite aux recommandations de la conférence HLCAS, et il prend acte des réalisations accomplies jusqu'ici. En particulier, il note avec satisfaction que le Conseil a réagi promptement pour s'occuper des points faibles du fret aérien et de la menace que représentent les éléments internes en accélérant l'Amendement n° 13 de l'Annexe 17. Compte tenu des progrès considérables déjà réalisés dans la mise en œuvre d'un grand nombre d'autres recommandations de la conférence, notamment en ce qui concerne la mise à jour et la diffusion régulières de l'*Énoncé du contexte de risque à l'échelle mondiale* de l'OACI et la tenue, prévue pour 2014, d'un symposium sur l'innovation en sûreté de l'aviation, le Comité entérine le plan de travail détaillé que le Conseil a approuvé pour la mise en œuvre de toutes les recommandations HLCAS d'ici la fin de 2016.

13.23 Le Comité reconnaît le succès de la conférence HLCAS dans l'établissement de principes de sûreté de l'aviation importants, et il rappelle un certain nombre de recommandations clés de la conférence qui invitent l'OACI et ses États membres :

- a) à promouvoir une approche basée sur le risque dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;
- b) à assurer la viabilité des mesures de sûreté de l'aviation ;
- c) à encourager la conclusion d'accords de reconnaissance mutuelle et la coopération internationale ;
- d) à promouvoir l'innovation ;
- e) à cibler les activités d'assistance.

13.24 Le Comité convient que ces recommandations devraient être considérées comme des priorités de politique du programme de travail 2014-2016 de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, alors que l'Organisation entreprend les tâches spécifiques indiquées dans les notes WP/12, WP/13, WP/64 et WP/128.

13.25 Le Comité convient que la Déclaration sur la sûreté de l'aviation est encore pertinente et qu'elle devrait continuer à guider les États et les autres parties prenantes dans les efforts visant à renforcer davantage la sûreté de l'aviation. Ayant noté avec satisfaction les importantes réalisations accomplies dans l'exécution du mandat en matière de sûreté de l'aviation établi par l'Assemblée à sa 37^e session, le Comité réaffirme que l'ICASS est la principale stratégie à suivre pour renforcer la sûreté de l'aviation durant le prochain triennat, et il souligne qu'il est important que les États continuent à soutenir les activités ICASS par des contributions financières et en nature.

13.26 Constatant qu'il existe maintenant une solution technologique pour l'inspection/filtrage des LAG, le Comité se félicite des efforts que font plusieurs États pour assouplir progressivement les restrictions actuelles en mettant en œuvre une méthode d'inspection/filtrage technologique des LAG en plusieurs phases. Cependant, vu l'incidence que cela pourrait avoir sur des pays tiers, le Comité estime qu'une approche coordonnée et des communications claires entre les États effectuant l'inspection/filtrage des LAG et les États ne l'effectuant pas encore sont nécessaires, pour éviter la confusion et des

inconvenients pour les passagers. Il invite le Conseil à envisager l'élaboration d'exigences mutuellement reconnues destinées à être utilisées par les États membres.

13.27 Reconnaissant l'importance de la durabilité de la sûreté de l'aviation, le Comité appuie la proposition visant à ce que l'OACI établisse un plan d'action pour mettre en œuvre les principes de la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, comme il est décrit dans la note WP/129. À ce sujet, il se félicite des efforts de l'OACI et des États membres pour suivre une approche basée sur le risque et axée sur les résultats pour l'élaboration de mesures et d'éléments indicatifs en matière de sûreté de l'aviation, et il encourage tous les États à renforcer la durabilité en utilisant les mêmes moyens, l'Annexe 17 étant la base de référence. Le Comité réaffirme que la facilitation des passagers devrait être une considération fondamentale dans la conception et la mise en œuvre de mesures de sûreté de l'aviation.

13.28 Reconnaissant que le réseau PoC de l'OACI est un mécanisme efficace d'échange de renseignements cruciaux avant, pendant et après un incident portant atteinte à la sûreté de l'aviation, le Comité prie instamment les États d'utiliser les fonctionnalités du réseau PoC et de renforcer l'efficacité du réseau en maintenant l'exactitude des coordonnées des points de contact. Il encourage aussi les États à effectuer des essais réguliers entre les points de contact pour maintenir l'efficacité. À ce sujet, le Comité propose que l'OACI produise des éléments indicatifs pour aider les États à utiliser le réseau PoC.

13.29 Notant que les dispositions relatives à la sûreté de la chaîne logistique mondiale ont été renforcées par l'Amendement n° 13 de l'Annexe 17, les membres du Comité reconnaissent aussi que les risques pour le fret et la poste aériens demeurent significatifs. Compte tenu de la disponibilité d'éléments indicatifs actualisés sur la sûreté du fret et de la poste aériens, le Comité souligne la nécessité pour les États de veiller à la mise en œuvre effective des normes relatives au fret et d'améliorer davantage la sûreté du fret et de la chaîne d'approvisionnement dans le cadre d'initiatives en collaboration faisant intervenir toutes les parties prenantes. Il encourage en outre la collaboration internationale comme moyen de promouvoir la reconnaissance mutuelle des mesures tout en facilitant la circulation des marchandises. Le Comité entérine la feuille de route proposée pour le renforcement de la sûreté du fret aérien à l'échelle mondiale et invite les États à faire rapport à l'OACI sur les activités connexes, notant que des mises à jour régulières favoriseront l'harmonisation mondiale des régimes de sûreté du fret aérien.

13.30 Le Comité prend note des efforts d'un certain nombre d'États pour mettre en œuvre les dispositions relatives à la sûreté du fret et de la poste dans leurs juridictions respectives, ainsi que les efforts pour aligner les exigences relatives au fret et les exigences douanières. Il souligne l'importance du multilatéralisme et encourage tous les États membres à utiliser les plateformes actuelles de l'OACI pour l'examen des questions de politique pouvant avoir des incidences sur l'aviation civile internationale.

13.31 Le Comité reconnaît que le secteur de l'aviation est utilisé pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. Il reconnaît aussi qu'il est important que l'OACI continue à collaborer activement avec l'Organisation des Nations Unies et les autres institutions spécialisées de l'ONU, dont l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), pour lutter contre les problèmes liés au trafic de stupéfiants qui concernent l'aviation civile internationale.

13.32 Le Comité appuie une proposition visant à ce que le Conseil continue de promouvoir l'utilisation de l'apprentissage en ligne pour la formation à la sûreté de l'aviation.

13.33 Le Comité note une demande d'amendement de la définition des termes « passager en correspondance » et « passager en transit » qui figurent dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) en remplaçant le mot « vol » par « aéronef », conformément aux mécanismes actuels d'actualisation des éléments indicatifs de l'OACI.

13.34 Notant plusieurs faits nouveaux importants intervenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation au cours des trois dernières années, et considérant le rôle crucial de l'OACI dans l'effort mondial pour engager la communauté de l'aviation civile internationale dans le renforcement plus poussé de la sûreté de l'aviation, le Comité entérine la proposition de 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* et convient d'un nouveau titre pour cette résolution, à savoir *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*. À l'issue de ses délibérations sur le point 13 de l'ordre du jour, le Comité convient de présenter la révision révisée à la Plénière, pour adoption.

**Résolution 13-xx : Exposé récapitulatif de la politique permanente
de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation**

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 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 A37-17, Appendices A à I inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 38^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle qu'elle existe à la clôture de la 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 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 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 côté ville, 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 que les Résolutions A27-12 et A29-16 restent en vigueur,

Reconnaissant que le secteur de l'aviation est utilisé pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes,

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,

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 conjoint publié par la Conférence conjointe OACI-OMD sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation – Synergie par la coopération, tenue à Singapour en juillet 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, 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 triennats 2011-2013 et 2014-2016,

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, 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 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 de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États 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 membres pour les contributions volontaires qu'ils ont apportées, sous la forme de ressources humaines ou financières, à la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation durant le triennat 2011-2013 ;
8. *Prie instamment* tous les États 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 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 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.int/www.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 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 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 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

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, y compris une coopération avec les organisations internationales compétentes telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union postale universelle (UPU) et l'Organisation maritime internationale (OMI),

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 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 efficientes 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, ainsi que celles recommandées par le Conseil ;

4. *Prie instamment* les États 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 de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États 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 ;

5bis. *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à l'élaboration, aux essais opérationnels et à la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces ;

6. *Encourage* les États 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 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 et sur le commerce légitime ;
- e) 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 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 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 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 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'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) 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 l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des 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 ;
- 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 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 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 méthodologie d'évaluation 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 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, 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 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 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 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 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 membres à poursuivre les auteurs de tels actes afin d'éviter la perturbation d'activités d'aviation civile ;

10. *Appelle* les États 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 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 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) 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,

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 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 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 de surveillance pour atteindre l'objectif général de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde,

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 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'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,

Rappelant que l'Assemblée, à sa 37^e session, a demandé au Conseil de rendre compte de la mise en œuvre générale de l'USAP, 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 d'audits en 2013,

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 les premier et deuxième cycles d'audits 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 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 ;
5. *Approuve* la politique d'un niveau de transparence limité des résultats des audits de sûreté de l'USAP-CMA, particulièrement en ce qui concerne la prompt notification de l'existence de problèmes graves de sûreté ;

6. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
- a) en acceptant les missions de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;
 - b) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA ;
 - c) en établissant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;
 - d) en établissant et en soumettant un plan d'action correctrice approprié visant à éliminer les carences constatées durant les activités de l'USAP-CMA ;
7. *Prie instamment* tous les États membres de partager, sur demande, pour autant qu'un tel partage soit approprié et conforme à leur souveraineté, les résultats des audits et d'autres activités de l'USAP-CMA effectués par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État audité ;
8. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA.

APPENDICE F

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 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 États développés à prêter assistance aux 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 ;
5. *Invite* les États 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 ;
6. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI de fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctives et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées 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 ;
7. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance 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, et d'encourager l'utilisation de l'apprentissage en ligne dans la formation à la sûreté de l'aviation ;
- 9 bis. *Invite* les États membres à fournir de la documentation de formation afin d'aider au développement et aux mises à jour futurs du Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation, des mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et des 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 ;
11. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté de l'aviation ;
12. *Prie instamment* les États 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 ;
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 ;
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 membres ;

2. *Prie instamment* tous les États 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 ;

4. *Prie instamment* tous les États 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 ;

5. *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 membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

6. 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 ;

7. *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 maritime internationale (OMI), 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 (ONUDC), 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, notamment l'Initiative pour le commerce sûr dans la région Asie-Pacifique (STAR) lancée 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 membres ;

3. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) 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.
