



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/293  
EX/113  
2/10/04

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 14 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 14 de l'ordre du jour sont présentés à l'examen du Comité exécutif.

**Point 14 : Sûreté de l'aviation****14.1 : Faits nouveaux survenus depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée**

14.1:1 À ses deuxième et troisième séances, le Comité exécutif examine la question de la sûreté de l'aviation en se fondant sur un rapport d'étape du Conseil sur les faits nouveaux survenus depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée (WP/49 et Additif n<sup>o</sup> 1) et sur une note d'information connexe (WP/88), ainsi que sur deux autres rapports du Conseil : le premier portant sur la menace des systèmes antiaériens portables (MANPADS) pour l'aviation civile (WP/50) et le second mettant à jour l'*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, Résolution A33-2 (WP/48). En outre, 19 notes sont présentées par des États et des observateurs : WP/38, 71 Révision, 94, 107 Révision, 110, 111, 141, 145, 167, 175, 181, 184, 186, 233, 234, 241, 249, 252 et 253.

14.1:2 Le Conseil rend compte (WP/49 et Additif n<sup>o</sup> 1) des mesures prises pour donner suite à la Résolution A33-1 de l'Assemblée, notamment : l'issue de la Conférence ministérielle de haut de niveau sur la sûreté de l'aviation, l'adoption du Plan d'action en juin 2002 et sa mise en œuvre ultérieure. De solides progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'action, malgré certains problèmes créés par des préoccupations initiales sur le financement et les retards dans le recrutement de personnel dans les catégories des administrateurs et des services généraux. Des fonds ont été affectés en priorité à certains projets, notamment au Projet 3 – Programme universel d'audits de sûreté (USAP). De ce fait, et en raison de l'interdépendance entre les projets (par exemple, un audit doit avoir lieu avant que des mesures correctrices puissent être prises), certains projets sont plus avancés que d'autres. Au cours du prochain triennat, les activités de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation suivront l'orientation générale fixée par le Conseil en juin 2002 lorsqu'il a adopté le Plan d'action. De 2002 à 2004, le Plan d'action a été financé par le Programme ordinaire et des contributions volontaires des États dans le cadre du Mécanisme AVSEC renforcé. Bien qu'en 2001 l'Assemblée ait chargé le Conseil de formuler des propositions et de prendre des décisions appropriées pour assurer un financement plus stable des activités de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation (paragraphe 6 du dispositif de la Résolution A33-1 de l'Assemblée), le Conseil a conclu qu'il n'était pas possible dans la situation budgétaire actuelle d'augmenter le financement des activités liées à la sûreté de l'aviation dans le Programme ordinaire de 2005 à 2007. Le niveau de financement par le Programme ordinaire sera donc égal à celui du triennat en cours, et ces activités continueront à dépendre fortement des contributions volontaires des États. Il est demandé aux États contractants d'annoncer à l'avance leurs contributions pour les trois prochaines années et aussi de verser à temps leurs contributions volontaires. Un projet de résolution à cet effet est présenté à l'Assemblée pour adoption.

14.1:3 Dans la note WP/50, le Conseil rend compte de ses travaux concernant la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) pour l'aviation civile. À la lumière des incidents les plus récents où des MANPADS ont été utilisés, le Conseil a conclu que la Résolution de l'Assemblée en vigueur (A32-23) — *Contrôle des exportations de MANPADS* n'est plus adéquate et qu'il faut en étendre la portée. À cet égard, il appelle l'attention de l'Assemblée sur l'*Arrangement de Wassenaar sur les contrôles à l'exportation d'armes conventionnelles et de biens et technologies à double usage*, *Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS*, qui énonce en détail les mesures de contrôle des exportations nationales qui s'appliquent au transfert ou au retransfert international de MANPADS, y compris de systèmes complets, d'éléments, de pièces détachées, de modèles, de systèmes de formation et de simulateurs, pour tous usages, par tout moyen, y compris

l'exportation sous licence, la vente, la concession, le prêt, la location, la coproduction ou un arrangement de production sous licence. Le Conseil rappelle aussi les faits nouveaux pertinents survenus dans le système des Nations Unies. Le Conseil propose également un projet de résolution de l'Assemblée visant à renforcer les efforts de la communauté aéronautique pour faire face à la menace que représentent pour l'aviation civile les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars.

14.1:4 Dans la note WP/48, le Conseil présente des propositions en vue de réviser la Résolution A33-2 : *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, à la lumière des faits nouveaux survenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

14.1:5 Dans la note WP/233, l'Australie indique qu'elle continue d'établir des politiques plus strictes de sûreté de l'aviation, conformément aux recommandations de l'OACI. Elle a notamment adopté une nouvelle loi intitulée *Aviation Transport Security Act 2004*, et affecté des fonds au renforcement de la sûreté du transport aérien en Australie et au niveau international. L'Australie invite fortement les autres États à verser des contributions volontaires à l'OACI afin d'appuyer ses activités dans ce domaine.

14.1:6 Dans la note WP/234, le Canada souligne que l'aviation civile fait face aujourd'hui à une très grave menace comme on l'a vu très récemment en Fédération de Russie et en Turquie. À cet égard, il exprime son appui au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation et demande que ce programme soit intégré dans le budget du Programme ordinaire. Le Canada demande en outre à l'OACI de veiller à ce que ses États contractants mettent en œuvre de manière efficace les mesures de sûreté prescrites dans l'Annexe 17, et que ces mesures soient fonction du niveau de la menace.

14.1:7 Dans la note WP/249, la Chine donne des renseignements sur certaines des mesures efficaces de sûreté de l'aviation qu'elle a prises. Elle propose d'envisager la création d'un mécanisme mondial ou régional d'échange de renseignements sur la sûreté de l'aviation et de coordination sous l'égide de l'OACI ou par le biais de ses bureaux régionaux, pour renforcer la coopération dans le domaine de la sûreté de l'aviation entre tous les États contractants de l'OACI.

14.1:8 Dans la note WP/241, la Fédération de Russie rend compte de deux actes de terrorisme perpétrés le 24 août 2004 à bord d'aéronefs civils russes sur des vols intérieurs de Moscou à Volgograd et Sochi, et présente un projet de résolution qui demande la poursuite des mesures à l'échelle mondiale pour garantir la sûreté de l'aviation. La Fédération de Russie présente également des renseignements de caractère technique. La note WP/110 contient des renseignements sur la mise au point de nouvelles technologies de détection des explosifs. Dans la note WP/111, elle présente des renseignements sur l'utilisation de télévisions pour surveiller les situations d'urgence à bord des aéronefs, à prendre en compte lors de la formulation de spécifications internationales communes sur de tels systèmes de surveillance par télévision embarquée.

14.1:9 Dans la note WP/167, l'ACI se félicite des mesures prises par l'OACI pour améliorer la sûreté de l'aviation après les événements du 11 septembre 2001, car elles démontrent que l'OACI peut agir de manière décisive et diligente dans une situation de crise. Quant au financement, l'ACI insiste sur le fait qu'étant donné que le terrorisme vise les États et non l'aviation civile, ce sont les États qui devraient financer toutes les mesures de lutte contre le terrorisme et les appliquer dans le cadre de leur défense nationale, en étroite consultation avec les milieux de l'aviation. L'ACI souligne également la

nécessité de mettre en œuvre les normes universelles de l'OACI, plutôt que les mesures ad hoc unilatérales des différents États.

14.1:10 Dans la note WP/252, les États de la CAAC présentent le concept de procédures de sûreté de l'aviation civile internationale conformément aux doctrines et principes de la légitimité internationale. Ils demandent à l'OACI d'incorporer le concept de facilitation dans la sûreté conformément aux dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9. Ils indiquent également que le profilage ethnique et religieux aux aéroports lors des contrôles au départ et à l'arrivée est une violation des principes de droit international.

14.1:11 Dans la note WP/145, les États membres de la CEAC décrivent le progrès des activités relatives à la sûreté de la gestion du trafic aérien (ATM), menées dans le cadre des initiatives stratégiques de sûreté précédemment présentées par l'OACI, en particulier le programme ERRIDS (European Regional Renegade Information Dissemination System) élaboré en collaboration avec l'OTAN. Ils définissent les questions concernant les actes d'intervention illicite, la classification des alertes, les procédures d'interception, les pannes de communications, la veille des communications et la formation à examiner par l'OACI.

14.1:12 Dans la note WP/171 Révision, l'IATA présente le point de vue des compagnies aériennes sur ce qu'il est essentiel de faire dans trois domaines principaux de la sûreté de l'aviation : responsabilité et financement ; traitement des passagers indisciplinés ou perturbateurs et restrictions sur la vente et le mouvement illicites des MANPAD. L'IATA se félicite des initiatives prises par l'OACI, en particulier depuis les événements du 11 septembre 2001, notamment des amendements apportés à l'Annexe 17. Elle souligne que, tout en reconnaissant que l'OACI a été active dans ces trois domaines et que des progrès marqués ont été réalisés, il est temps de consolider les acquis et d'envisager les prochaines mesures à prendre dans chacun de ces trois domaines. L'IATA reprend également à son compte les préoccupations exprimées par l'ACI concernant la mise en œuvre des normes de l'OACI par les États.

14.1:13 Dans la note WP/141, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) note que les ressources humaines constituent un maillon essentiel de la sécurité et de la sûreté du transport aérien. Elle présente le point de vue selon lequel les gouvernements et l'industrie doivent adopter une vision homogène des relations entre les solutions technologiques aux problèmes de sûreté et le contexte du personnel chargé d'appliquer ces technologies. Cela revient à élargir les modèles de facteurs humains, qui se sont révélés fort utiles dans la prévention des accidents, aux domaines de l'amélioration de la sûreté et de la gestion des risques. L'ITF propose une nouvelle démarche qui vise à améliorer la sûreté grâce à l'utilisation systématique de toutes les ressources, en particulier l'engagement et le savoir-faire du personnel qui travaille dans l'industrie aéronautique, y compris la certification du personnel de sûreté de l'aviation.

14.1:14 Dans la note WP/181, les États membres de la CLAC exposent leur position relative à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17, et l'équilibre entre le coût de la mise en œuvre et le niveau de la menace contre la sûreté de l'aviation civile des États de la région et d'autres États contractants.

14.1:15 Dans la note WP/186, les États membres de la CLAC expriment des préoccupations au sujet des propositions dont l'inclusion dans l'Amendement n° 11 de l'Annexe 17 est envisagée, compte tenu en particulier des coûts élevés des mesures de sûreté et des niveaux de menace différents perçus par

les États. Ces propositions concernent les MANPADS, la présence de policiers à bord des avions, et un plan de sûreté pour les aéronefs d'aviation générale. Ils demandent que les caractéristiques économiques et financières de leur région et le niveau de la menace perçue dans les États membres de la CLAC soient pris en compte lors de la rédaction définitive de l'Amendement n° 11 de l'Annexe 17. Ils s'inquiètent également de l'élargissement de la portée de l'Annexe 17 aux vols intérieurs.

14.1:16 Dans la note WP/184, les États membres de la CLAC expriment également leurs préoccupations au sujet des mesures d'urgence demandées par la *Transportation Security Administration* (TSA), consistant à placer des policiers de l'air, formés et armés à bord de certains vols en provenance, à destination ou en survol des États-Unis. Ils mettent en doute l'efficacité et l'efficacité de telles mesures et appellent l'attention sur les problèmes techniques et juridiques liés à leur mise en œuvre, ainsi que sur les coûts qui leur sont associés.

14.1:17 Dans la note WP/107 Révision, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) souligne qu'il est nécessaire de mettre davantage l'accent sur l'intégration de la sûreté et de la facilitation pour les voyageurs qui traversent des frontières nationales et que, par conséquent, la facilitation devrait faire partie intégrante aussi bien de la conception que de l'utilisation des dispositifs et des procédures de sûreté. À cet égard, l'OMT présente un rapport sur une stratégie qu'elle a récemment lancée, la SAFE (stratégie d'amélioration de la sécurité et de la facilitation), dont les quatre éléments essentiels sont : la fixation de références ; le renforcement des capacités ; l'évaluation des résultats obtenus et la définition des projets correctifs ; et l'établissement de la confiance.

14.1:18 Dans une note d'information (WP/88), le Conseil présente une étude sur les mesures juridiques visant à faire face aux menaces nouvelles et émergentes dirigées contre l'aviation civile, étude qui a été faite par le Secrétariat dans le cadre du Projet 12 — Aspects juridiques du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation. La note analyse comment les menaces nouvelles et émergentes sont traitées dans les conventions actuelles relatives à la sûreté de l'aviation, et met en évidence leurs lacunes et leurs imperfections. Elle analyse aussi la question de l'indemnisation et de l'exemption de certaines parties en cas d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale, et formule des recommandations préliminaires sur la manière de traiter, d'un point de vue juridique, les menaces nouvelles et émergentes dirigées contre l'aviation civile.

14.1:19 Dans une note d'information (WP/175), l'Inde décrit les mesures qu'elle a prises pour renforcer la sûreté de l'aviation à ses aéroports à la suite de la capture illicite d'un aéronef à l'aéroport de Katmandou en 1999, des événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis et de l'attaque contre des installations de l'aéroport de Sri Lanka en 2001. L'Inde réaffirme son profond attachement à l'application des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 afin de prévenir les actes de terrorisme dirigés contre l'aviation civile.

14.1:20 Dans une note d'information (WP/38), le Népal rend compte de la situation de la sûreté de l'aviation et des mesures qu'il a prises pour renforcer son système de sûreté. Il indique que la coopération aux niveaux national, régional et mondial est le meilleur moyen de renforcer la sûreté de l'aviation.

14.1:21 Dans une note d'information (WP/253), l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) donne un aperçu de quatre projets concernant les règlements économiques, la situation des administrations de l'aviation civile, la sécurité et la sûreté, qui font partie du Programme commun de transport aérien adopté le 27 juin 2002.

14.1:22 Dans une note d'information (WP/94), la Commission européenne donne un aperçu de la législation existante et en cours d'élaboration dans la Communauté européenne dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Cette législation établit les spécifications législatives générales d'application obligatoire et les normes de sûreté aérienne, fondées sur les règles proposées par la CEAC dans son document n° 30, qui doivent être appliquées aux aéroports de la Communauté. Les mesures de sûreté adoptées comprennent l'inspection et le filtrage de tous les bagages de soute au départ ainsi que l'inspection et le filtrage de tous les employés des aéroports de la Communauté.

14.1:23 Le Comité note avec satisfaction le rapport du Conseil sur les faits nouveaux survenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée et il exprime son ferme soutien aux travaux de l'OACI. Le Comité examine le projet de résolution sur les contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation et il est convenu que, étant donné la priorité élevée accordée à la sûreté de l'aviation dans le programme des travaux de l'Organisation, le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation devrait être intégré progressivement dans le budget du Programme ordinaire, dès que possible. Étant donné que, pour le moment, ce programme dépend fortement des contributions volontaires des États, le Comité invite les États contractants à verser leurs contributions à l'avance afin d'assurer la poursuite de la mise en œuvre de ce programme.

14.1:24 Concernant les MANPADS, le Comité appuie à l'unanimité le projet de résolution présenté par le Conseil dans la note WP/50. Il apporte certains amendements au texte afin de mieux traduire la nécessité de coopération internationale et de tenir compte des aspects du coût des contre-mesures. Conscient de la gravité de la menace que représentent les MANPADS, il envisage de créer un mécanisme pour surveiller l'application de cette résolution. Toutefois, étant donné la participation d'autres organismes des Nations Unies, il est décidé qu'il ne serait pas approprié d'inclure une telle idée dans la résolution même, et qu'il revient au Conseil de déterminer s'il convient de surveiller la mise en œuvre de la résolution.

14.1:25 Afin de renforcer davantage et de clarifier les dispositions de sûreté de l'Annexe 17, le Comité souligne que l'Amendement n° 11, qui est actuellement élaboré par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, devrait être accéléré sans autre délai, en tenant compte des préoccupations exprimées par certains États. Se référant à la présence d'agents de sûreté à bord d'aéronefs, il convient que cette mesure de sûreté ne devrait être envisagée que comme option pour faire face à une situation de menace précise. Afin de garantir une approche harmonisée au niveau mondial, l'OACI devrait continuer à élaborer des éléments indicatifs de formation pour les agents de sûreté de bord. Dans ce contexte, le Comité souligne l'importance de la certification de toutes les catégories de personnel de sûreté de l'aviation, en particulier des instructeurs, des gestionnaires et des agents de sûreté de bord.

14.1:26 À propos d'autres questions techniques, telles que les activités de recherche et de développement dans la détection des explosifs, l'utilisation de matériel de télévision pour surveiller les situations d'urgence à bord d'aéronefs, et les questions relatives à la gestion du trafic aérien (ATM), le Comité appuie une suggestion selon laquelle ces questions devraient être renvoyées au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et à la Commission de navigation aérienne pour complément d'examen.

14.1:27 Le Comité condamne les actes terroristes perpétrés par des bombes humaines en Fédération de Russie et exprime ses sincères condoléances à la Fédération de Russie. Une résolution en ces sens est élaborée.

14.1:28 En conclusion, le Comité demande une coopération mondiale et régionale et un échange de renseignements sur la sûreté de l'aviation afin de lutter contre la menace auquel l'aviation civile est confrontée.

14.1:29 Ayant examiné le point suivant de l'ordre du jour, relatif au Programme universel d'audits de sûreté, le Comité reprend son examen du projet d'*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/48). Quelques États demandent que le paragraphe 7 de l'Appendice A soit aligné sur le texte de la résolution relative aux contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, concernant l'incorporation des fonds requis dans le Programme ordinaire. Il est toutefois estimé que la résolution actuelle devrait avoir uniquement pour objet d'inviter instamment les États à verser des contributions volontaires et il est donc proposé de maintenir le texte du paragraphe 7 sans changement.

14.1:30 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité convient de présenter à la Plénière, pour adoption, les Résolutions 14/1, 14/2, 14/3 et 14/4 ainsi que ses Appendices A à H.

## **Résolution 14/1**

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

1. *Remercie* les États contractants pertinents de leurs généreuses contributions volontaires en ressources humaines et financières, lesquelles devraient atteindre au moins 12 millions \$US à la fin de 2004, aux fins de l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au cours du triennat 2002-2004 ;

2. *Endosse* les besoins indicatifs de financement à l'aide de ressources extrabudgétaires pour l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, lesquels s'élèvent à 20 millions \$US pour les exercices financiers 2005, 2006 et 2007 ;

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

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

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

## **Résolution 14/2**

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

*L'Assemblée,*

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

*Rappelant* sa Résolution A33-1 : *Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile*, qui charge le Conseil et le Secrétaire général d'agir d'urgence pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile,



*Rappelant* les Résolutions 58/241 et 58/54 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulées respectivement « *Le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects* » et « *Transparence dans le domaine des armements* »,

~~*Accueillant avec satisfaction*~~ *Prenant note de* l'Arrangement de Wassenaar sur les contrôles à l'exportation d'armes conventionnelles et de biens et technologies à double usage, *Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS*, ainsi que *de* la Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes,

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

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

*Considérant* que sa Résolution A32-23 — *Contrôle des exportations de MANPADS* n'est plus adéquate et qu'il faut en étendre la portée,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre les mesures nécessaires pour exercer un contrôle strict et efficace sur l'importation, l'exportation, le transfert ou le retransfert et le stockage des MANPADS ;

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

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

4. *Demande instamment* à tous les États contractants de participer activement à l'élaboration d'un instrument international visant à identifier et à retracer les armes légères comme l'indique la Résolution 58/241 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulée *Le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects* ;

5. *Invite instamment* tous les États contractants à appliquer les principes définis dans les *Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS de l'Arrangement de Wassenaar*, s'ils n'ont pas encore participé à cet arrangement ;

6. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A32-23 : *Contrôle des exportations de MANPADS*.

## Résolution 14/3

### Actes de terrorisme et de destruction d'aéronefs civils russes ayant causé la mort de 90 personnes — passagers et membres d'équipage

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les actes terroristes perpétrés le 24 août 2004 à bord d'aéronefs russes de passagers en service régulier représentent, en principe, une nouvelle forme de terrorisme faisant intervenir des kamikazes qui transportent sur eux des engins explosifs à bord d'un aéronef,

*Notant* le besoin d'unifier les initiatives internationales visant à combattre la menace faisant intervenir des kamikazes dans les actes terroristes, à bord d'aéronefs comme dans d'autres lieux publics,

~~*Se rendant compte*~~ *Consciente* de toutes les difficultés concernant la détection des engins explosifs sur le corps humain,

~~*Reconnaissant*~~ *Convaincue* de la nécessité d'adopter des mesures adéquates pour contrer de tels actes de terrorisme, qui démontreraient la ferme intention de tous les États de traduire en justice ~~les organisateurs et les auteurs~~ *ceux qui organisent* de tels actes ~~et ceux qui les commettent~~,

*Rappelant* ses Résolutions A22-5, A27-9, A33-1 et A33-2,

1. *Condamne* les actes de terrorisme perpétrés à bord des avions de passagers russes, qui ont entraîné de nombreuses pertes de vie ;
2. *Exprime* sa très profonde sympathie et ses condoléances aux familles de ceux qui ont trouvé la mort du fait de ces actes de terrorisme ;
3. *Demande instamment* aux États contractants de ~~coopérer afin de traduire en justice les organisateurs, auteurs, organisateurs et commanditaires de ces attaques ainsi que leurs complices des actes de terrorisme qui pourraient se cacher sur leur territoire, et de coopérer en vue de prévenir et d'empêcher ces actes de terrorisme international, conformément au droit international ;~~
4. ~~*Invite* la communauté aéronautique mondiale à accorder une plus grande attention à l'étude et à la mise en place de procédures et de méthodes de détection des engins explosifs qui dépasseront les capacités des méthodes de filtrage actuelles, en particulier en ce qui concerne le corps humain~~ *Demande* au Conseil et au Secrétaire général d'étudier les voies et moyens de renforcer la prévention d'actes terroristes au moyen d'explosifs, notamment en encourageant la coopération internationale en matière de détection des explosifs.

#### **Résolution 14/4**

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

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que, dans la Résolution A33-2, elle a résolu d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

*Considérant* qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif qui figure dans la Résolution A33-2, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 35<sup>e</sup> session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, à jour tels qu'ils existent à la clôture de la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de demander au Conseil de présenter, 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 A33-2.

#### **APPENDICE A**

#### **Politique générale**

*L'Assemblée,*

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

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

*Considérant* que la menace d'actes de terrorisme que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) ou d'autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars, la capture illicite d'aéronefs, les attaques contre des installations et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, y compris des actes ayant pour but la destruction d'aéronefs, ainsi que ceux visant à utiliser un aéronef comme arme de destruction, compromettent la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettent en danger les vies des personnes à bord et au sol et sapent 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* la Résolution A33-1 qui a chargé le Conseil de convoquer une conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but de prévenir, de combattre et d'éradiquer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile ; de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et le contrôle de leur mise en œuvre ; et d'assurer les moyens financiers nécessaires,

*Considérant* la recommandation de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002, visant à adopter un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation concernant, notamment, l'identification, l'analyse et l'élaboration d'une réponse globale efficace aux menaces nouvelles et émergentes ; l'intégration de mesures opportunes à prendre dans des domaines précis, y compris les aéroports, les aéronefs et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne ; et un programme de suivi et d'assistance permettant de remédier aux carences observées,

*Entérinant* 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 et la prise en charge des fonctions liées à la mise en application de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs et le lieu et les raisons ;
2. *Réaffirme* le rôle important que joue l'Organisation de l'aviation civile internationale pour faciliter la solution des problèmes qui peuvent se présenter entre États contractants au sujet des questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
3. *Réaffirme* que l'Organisation de l'aviation civile internationale et ses États membres doivent continuer de traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité ;
4. *Prend note* avec horreur des actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
5. *Invite* tous les États contractants à confirmer leur ferme soutien à la politique permanente de l'OACI en appliquant, individuellement ou en coopération, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de réprimer les actes d'intervention illicite et pour en punir les auteurs ;

6. *Charge* le Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite, en particulier la mise en œuvre du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation ;-

7. *Prie instamment* les États contractants de contribuer au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, car sa mise en œuvre dépend en grande partie de contributions volontaires.

## APPENDICE B

### **Instruments juridiques internationaux, législation nationale et accords bilatéraux pour la répression des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile**

#### a) *Instruments juridiques internationaux*

*L'Assemblée,*

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

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

2. *Lance un appel* aux États qui ne sont pas encore parties à la *Convention de 1991 sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, pour qu'ils donnent effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de cet instrument et lance un appel aux États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles pour qu'ils procèdent au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Charge* le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États l'importance de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal, au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments ;

b) *Législation nationale et accords bilatéraux*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que si les États contractants adoptaient dans leur droit pénal des dispositions punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, ces mesures contribueraient beaucoup à dissuader ceux qui envisagent de commettre ces actes,

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

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

## **APPENDICE C**

### **Mesures techniques de sûreté**

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

2. *Demande* au Conseil de procéder, 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 réprimer les actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale et en particulier les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

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

5. *Lance un appel* aux États contractants, tout en respectant leur souveraineté, pour qu'ils renforcent sensiblement la coopération et la coordination entre eux afin d'améliorer cette mise en œuvre ;

6. *Demande* au Conseil de faire en sorte que, pour ce qui est des aspects techniques de la sûreté de l'aviation :

- a) les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 — *Facilitation* soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité des mesures de sûreté ;
- b) lorsque ce sera jugé nécessaire, l'ordre du jour des réunions de l'OACI contienne des points relatifs à la sûreté de l'aviation qui se rapportent à l'objet de ces réunions ;
- c) des colloques régionaux sur la sûreté de l'aviation soient convoqués par l'OACI après consultation des États intéressés, ou à la demande de ces États ;
- d) se poursuive l'élaboration du Programme de formation OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, comprenant des Mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) à l'usage des États ;
- e) l'OACI assume le rôle de coordination des centres de formation à la sûreté de l'aviation, en collaboration avec les États donateurs du Mécanisme de la sûreté de l'aviation, afin d'assurer le maintien des normes de formation et la réalisation des bons niveaux de coopération ;

7. *Charge* le Secrétaire général de continuer de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté et d'élaborer de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États contractants dans la mise en application des spécifications et procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile.

## APPENDICE D

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

a) *Actes d'intervention illicite*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les actes d'intervention illicite continuent de 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'un acte 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. *Prend note avec préoccupation* du grand nombre d'actes d'intervention illicite, en particulier des attaques contre des installations qui sont perpétrées à l'intérieur des bâtiments d'aérogare et qui visent les passagers et le public avant les points de filtrage de sûreté ;

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

3. *Invite instamment* les États contractants qui ne l'ont pas encore fait à devenir parties au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ;

4. *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 ;

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



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

7. *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 ;

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

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

10. *Demande* aux États contractants de continuer de 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,*

1. *Rappelle* aux États parties qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, de communiquer au Conseil, à la suite d'actes illicites, tous renseignements utiles en leur possession requis par ces articles ;

2. *Charge* le Secrétaire général de demander aux États, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, de communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles requis par ces articles et concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire.

## APPENDICE E

### Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

*L'Assemblée,*

*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 la promotion de la mise en œuvre de normes internationales de sûreté de l'aviation contribue à cet objectif,

*Considérant* que l'article 37 de la Convention demande à chaque État contractant de s'engager à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et les pratiques dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Rappelant* qu'elle a, lors de sa 33<sup>e</sup> session, chargé le Conseil et le Secrétaire général d'envisager de créer un programme universel OACI d'audits de supervision de la sûreté se rapportant notamment aux dispositifs de sûreté des aéroports et aux programmes de sûreté de l'aviation civile,

*Rappelant* qu'elle a, lors de sa 33<sup>e</sup> session, chargé le Conseil de convoquer au plus tôt une Conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but, notamment, de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et l'audit de leur mise en œuvre,

*Considérant* les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation convoquée à Montréal en février 2002, qui ont préconisé l'adoption d'un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation prévoyant, notamment, l'établissement d'un programme complet d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de sûreté de l'aviation à effectuer par l'OACI dans tous les États contractants,

*Considérant* l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation par le Conseil de l'OACI lors de sa 166<sup>e</sup> session,

*Considérant* que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a été lancé avec le premier audit de sûreté de l'aviation de l'OACI qui a eu lieu en novembre 2002,

*Reconnaissant* que la mise en œuvre de l'USAP s'avère utile pour l'identification des problèmes de sûreté de l'aviation et la formulation de recommandations en vue de leur résolution,

*Reconnaissant* que la poursuite de l'USAP est essentielle pour établir la confiance mutuelle au sujet du niveau de sûreté de l'aviation entre les États contractants et pour assurer la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

*Reconnaissant* que toutes les activités de l'USAP sont actuellement financées par des contributions volontaires d'États contractants,

1. *Demande* au Secrétaire général de poursuivre le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP), qui comprend des audits de sûreté de l'aviation réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous les États contractants, réalisés aussi bien au niveau national qu'au niveau des aéroports, afin d'évaluer les capacités de supervision de la sûreté de l'aviation des États ainsi que les mesures de sûreté effectivement en place à certains aéroports clés ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants d'accepter que des audits soient effectués à l'initiative de l'OACI en signant avec l'Organisation un Protocole d'entente bilatéral dont le modèle a été approuvé par le Conseil lors de sa 167<sup>e</sup> session ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de donner un plein appui à l'OACI en acceptant les missions d'audit prévues par l'Organisation, en facilitant le travail des équipes d'audit, et en préparant et soumettant à l'OACI un plan d'action correctrice approprié visant à éliminer les carences constatées durant les audits ;

4. *Prie instamment* tous les États contractants de partager, de manière appropriée et en conformité avec leur souveraineté, à la demande d'un autre État, les résultats de l'audit effectué par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État audité ;

4. 5. *Demande* au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USAP en intégrant progressivement ses activités dans le budget du Programme ordinaire **aussitôt que possible** ;

5. 6. *Demande* au Conseil de lui présenter à sa prochaine session ordinaire un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP.

## APPENDICE F

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

*L'Assemblée,*

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

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

*Considérant* que la sécurité du trafic aérien est d'une importance vitale pour tous les États contractants pour le bon fonctionnement de leurs compagnies aériennes à travers le monde,

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

2. *Invite* les États contractants à garder présente la possibilité que leur offre le Mécanisme pour une mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17, le

Programme des Nations Unies pour le développement et la coopération technique entre pays en développement de faire face aux besoins d'assistance technique qui résultent pour eux de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

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

4. *Prie instamment* tous les États qui en ont les moyens d'accroître l'aide technique, financière et matérielle apportée aux pays qui en ont besoin pour améliorer la sûreté de l'aviation, au moyen d'initiatives bilatérales et multilatérales, et en particulier au moyen du Mécanisme AVSEC de l'OACI ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants de tirer parti de la disponibilité des centres de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI (ASTC), afin de renforcer les normes de formation ;

6. *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 conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation et par les SARP adoptées par le Conseil au sujet de la sûreté de l'aviation pourraient être complétés et renforcés dans la coopération bilatérale entre les États,

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

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

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

2. *Recommande* que le Conseil continue à :
- a) recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en matière de coopération visant à réprimer les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
  - b) analyser la situation actuelle en ce qui concerne la lutte menée contre les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
  - c) formuler des recommandations pour renforcer les mesures de répression de ces actes d'intervention illicite.

## APPENDICE H

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* **Consciente** de la nécessité de renforcer les mesures visant à prévenir tous les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

*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* l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

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

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

-----

**Point 14 : Sûreté de l'aviation**

**14.2 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)**

14.2:1 À sa troisième séance, le Comité exécutif est saisi de la question du Programme universel OACI d'audits de sûreté, qu'il examine sur la base d'un rapport du Conseil (WP/55) et d'une note d'information (WP/94).

14.2:2 Le Conseil rend compte, dans la note WP/55, des progrès réalisés dans l'établissement et l'exécution du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) en ce qui concerne l'Annexe 17 — *Sûreté* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Des renseignements sont fournis sur l'établissement et l'administration de l'USAP, sur l'état de mise en œuvre du Programme, notamment les activités d'audit, de formation et de certification, ainsi que sur la situation financière du Programme. Il est fait mention en outre de l'analyse des résultats des audits, que les États peuvent consulter sous forme de note d'information confidentielle sur ICAO-NET. Un projet de résolution sur la poursuite et le financement de l'USAP, figurant dans l'Appendice B de la note WP/55, est présenté aux fins d'inclusion comme nouvel appendice 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*.

14.2:3 Dans la note WP/94, la Commission européenne donne un aperçu de la législation élaborée jusqu'ici dans la Communauté européenne (CE) dans le domaine de la sûreté de l'aviation. La Commission y décrit le programme d'inspection communautaire et souligne les similitudes et les différences par rapport à l'USAP.

14.2:4 Le Comité exprime sa satisfaction des importants progrès réalisés dans l'établissement et la mise en œuvre de l'USAP et il félicite le Secrétariat de la qualité et de l'ampleur de ses travaux au titre du Programme.

14.2:5 Il est noté que l'USAP apporte d'énormes avantages aux États, tant individuellement que collectivement, en fournissant une base sur laquelle les problèmes particuliers dans le domaine de la sûreté de l'aviation peuvent être définis et résolus, et en renforçant les échanges d'idées et le niveau de coopération dans ce domaine entre les États aussi bien qu'au sein des organes de l'OACI. L'importance d'un soutien continu au Programme durant le prochain triennat est soulignée.

14.2:6 Concernant le financement, le Comité appuie fermement l'idée d'intégrer les activités de l'USAP dans le budget du Programme ordinaire, de manière à assurer la durabilité et la stabilité financière à long terme de l'USAP, en soulignant qu'une telle intégration devrait se faire le plus tôt possible. Entre-temps, il est essentiel que les États continuent d'apporter leurs contributions volontaires afin d'appuyer ces activités.

14.2:7 Pour ce qui est de l'analyse des résultats d'audit, le Comité s'inquiète de l'état de mise en œuvre de certaines normes de l'Annexe 17 et il note la nécessité de fournir des efforts concertés afin de combler rapidement les carences. Le Comité souligne qu'il importe que les États soumettent rapidement à l'OACI leurs plans d'action correctrice, et que l'OACI entreprenne les activités de suivi afin d'assurer que les actions proposées seraient mises en œuvre.

14.2:8 Plusieurs points de vue sont exprimés concernant la confidentialité des résultats des audits de pays particuliers. Il est convenu que l'OACI devrait continuer à appliquer le principe d'une

stricte confidentialité pour tous les renseignements particuliers aux divers États résultant des audits, mais qu'elle devrait encourager l'échange d'information entre États sur une base bilatérale ou multilatérale selon leur choix, de manière à encourager une confiance mutuelle sur le niveau de sûreté entre les États.

14.2:9 Ayant examiné le projet de résolution, le Comité appuie à l'unanimité la poursuite de l'USAP. À la lumière des débats, le Comité apporte un certain nombre d'amendements au projet de résolution, notamment en ajoutant un nouveau paragraphe sur le partage des résultats d'audit et les mesures correctrices prises par l'État inspecté. Le Comité convient de soumettre le texte révisé comme nouvel Appendice E 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*, aux fins d'adoption par la Plénière (voir point 14.1 de l'ordre du jour ci-dessus).

— FIN —