

ORGANISATION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE



DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Montréal, 29-30 novembre 2018

RAPPORT

Approuvé par la Conférence et
publié sous l'autorité de la Secrétaire générale

ORGANISATION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE



DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Montréal, 29-30 novembre 2018

RAPPORT

Approuvé par la Conférence et
publié sous l'autorité de la Secrétaire générale

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Doc 10123, *Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation*

Commande n° : 10123
ISBN 978-92-9258-704-8

© OACI 2019

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation

au

Président du Conseil de l'OACI

J'ai l'honneur de présenter le rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, qui s'est tenue à Montréal du 29 au 30 novembre 2018.



Arkhom Termittayapaisith
Président

Montréal, le 30 novembre 2018

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LA CONFÉRENCE	
1. Contexte	ii-1
2. Lieu et durée	ii-1
3. Participation	ii-1
4. Allocutions d'ouverture	ii-1
5. Efforts déployés dans le monde en matière de sûreté de l'aviation	ii-2
6. Bureau	ii-4
7. Secrétariat	ii-4
8. Adoption de l'ordre du jour	ii-4
9. Organisation des travaux	ii-4
10. Documentation	ii-4
RAPPORT DE LA CONFÉRENCE	
Point 1 : Contexte des menaces et des risques liés à la sûreté de l'aviation	1-1
Point 2 : Stratégies futures de gestion des risques liés à la sûreté de l'aviation	2-1
Point 3 : Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde	3-1
Point 4 : Améliorer les synergies avec d'autres domaines	4-1
Point 5 : Assurer la durabilité des mesures de sûreté	5-1
Appendice A : Liste des représentants	A-1
Appendice B : Liste des notes de travail et des notes d'information	B-1
Appendice C : Communiqué de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation	C-1

DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Montréal, 29 – 30 novembre 2018

LA CONFÉRENCE

1. CONTEXTE

1.1 À la deuxième séance de sa 214^e session, le Conseil a approuvé l'ordre du jour et les dates de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2), à tenir au siège de l'OACI du 29 au 30 novembre 2018. Les objectifs de la Conférence sont en lien direct avec les cibles et les objectifs du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), et ne seront atteints que si la communauté mondiale de la sûreté de l'aviation est pleinement sensibilisée à ce Plan et engagée à le mettre en œuvre. À cet égard, l'OACI a le rôle fondamental de sensibiliser les décideurs partout dans le monde et de s'assurer de leur engagement. La Conférence a donné un aperçu précieux de certains critères d'évaluation importants, maintenant que l'attention est axée sur des priorités techniques urgentes et sur le recours à des sources de données novatrices afin de créer un cadre efficace de mise en œuvre et de suivi du GASeP.

2. LIEU ET DURÉE

2.1 La deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2) s'est tenue au siège de l'OACI, à Montréal, du 29 au 30 novembre 2018.

3. PARTICIPATION

3.1 La Conférence a réuni 540 participants représentant 107 États membres et 22 organisations internationales et régionales et associations de l'industrie. Les participants de haut niveau comptaient 11 ministres, vice-ministres adjoints et autres hauts fonctionnaires. L'Appendice A contient la liste complète des représentants.

3.2 En application de la règle 2 du *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683), les délégations ont présenté des lettres de créance signées au nom de l'État ou de l'organisation en cause par une personne dûment autorisée.

4. OUVERTURE DE LA CONFÉRENCE

4.1 Allocution de M. Benard Olumuyiwa Aliu, Président du Conseil de l'OACI

4.1.1 Le Président du Conseil souhaite la bienvenue aux participants et souligne l'importance historique de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation. Il donne un aperçu des réalisations importantes accomplies en matière de sûreté de l'aviation depuis la Réunion ministérielle de 2002, qui a été tenue dans la foulée des terribles événements du 11 septembre 2001. Le Président met en relief le GASeP, qui constitue une initiative cruciale, et salue les efforts résolus déployés par les experts pour élaborer le Plan et le mettre en œuvre par la suite. Il insiste sur les objectifs ambitieux du

Plan, se félicitant des actualisations au sujet des feuilles de route régionales et des recommandations relatives à l'évolution du GASeP.

4.1.2 Le Président souligne les principaux objectifs de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation : dresser un bilan de la situation actuelle en matière du risque, comprendre la nature en continuelle évolution de la menace et veiller à ce que la communauté mondiale de l'aviation soit prête à relever les défis du futur. Il a insisté sur la nature insidieuse de la menace venant de l'intérieur et sur l'importance globale d'établir et de maintenir une culture solide de la sûreté.

4.1.3 Sachant que les menaces liées à la sûreté transcendent les frontières nationales, le Président a demandé aux participants de formuler des recommandations sur la façon de créer des synergies dans tous les volets du secteur aéronautique pour soutenir les efforts de lutte contre le terrorisme, partout dans le monde. Il note qu'il est important de comprendre l'impact des mesures de sûreté pour les passagers, l'industrie et les autres parties prenantes, et de veiller à ce que le système de sûreté de l'aviation soit pleinement intégré et durable.

4.1.4 Enfin, le Président encourage les participants à saisir cette occasion d'établir une ligne de conduite pour la sûreté de l'aviation qui s'appuie sur l'expérience passée, favorise le consensus et permet d'atteindre des résultats mesurables.

4.2 **Allocution d'ouverture de M. Michael Keenan, Sous-Ministre des Transports (Canada)**

4.2.1 Dans son allocution d'ouverture, le Sous-Ministre des Transports, M. Michael Keenan signale l'expansion et les progrès de l'aviation civile partout dans le monde et réitère que l'OACI a été aux premières lignes des efforts visant à s'attaquer aux menaces et aux risques nouveaux et émergents. Il met l'accent sur l'importance et l'urgence pressantes d'une réponse mondiale coordonnée et en collaboration pour s'attaquer à ces menaces et à ces risques, l'échange d'information étant un des éléments centraux de ces efforts.

4.2.2 Rappelant la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, et mettant en exergue le GASeP, M. Keenan engage tous les États membres et les parties prenantes de l'aviation de s'efforcer, par l'intermédiaire de l'OACI, de mettre en œuvre les normes de sûreté de l'aviation mondiale tout en réalisant dès que possible les principaux objectifs et tâches énoncés dans le GASeP.

4.2.3 Enfin, M. Keenan reconnaît qu'il peut être difficile pour certains États membres de se conformer aux normes internationales s'ils n'ont pas les ressources ou l'expertise nécessaires. Il souligne que les États membres qui s'engagent sur la voie de l'amélioration peuvent compter sur l'OACI et d'autres États membres pour établir de solides partenariats et assurer le renforcement de leurs capacités. Pour conclure, il affirme que le Canada est disposé à aider, tout comme le sont d'autres États membres présents à la Conférence, avant d'exprimer le soutien indéfectible du Canada envers l'OACI.

5. **EFFORTS DÉPLOYÉS DANS LE MONDE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION**

5.1 **Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l'OACI**

5.1.1 La Secrétaire générale de l'OACI, Mme Fang Liu, fait remarquer que la Conférence de haut niveau vient conclure la semaine sur la sûreté de l'aviation, la première en son genre tenue à l'OACI,

soit cinq journées complètes pour mieux comprendre la situation actuelle et examiner les possibilités futures. Au terme d'une semaine d'activités, elle insiste sur l'importance de travailler ensemble de façon plus efficace et d'améliorer l'échange d'information, l'expertise et les ressources.

5.1.2 Mme Liu décrit les partenariats de longue date, qui n'en évoluent pas moins, avec plusieurs organismes des Nations Unies. Elle cite notamment des arrangements officiels avec la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) et le Bureau de lutte contre le terrorisme. Ces liens ont déjà mené à des améliorations dans la réponse mondiale face au terrorisme, l'échange d'informations cruciales et la mise en œuvre à la fois de l'intention générale et des objectifs spécifiques de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies. Elle déclare que les partenariats entre les institutions internationales ne seront pas suffisants et qu'il faut compter avec le soutien des États membres et des acteurs de l'industrie, en particulier pour la mise en œuvre du GASeP. De même, la sûreté de l'aviation ne pourra être renforcée qu'au moyen de solides partenariats avec des organismes de sécurité de l'aviation, les services de navigation aérienne, les forces de l'ordre et les organes de lutte contre le terrorisme, entre autres.

5.1.3 Mme Liu réitère l'engagement de l'OACI de continuer à être le chef de file dans les questions concernant les politiques mondiales de sûreté de l'aviation, la réglementation, la normalisation l'assistance et la formation. Elle forme le vœu que la Conférence de haut niveau permettra de renforcer la coopération internationale pour le bénéfice de tous les intéressés du domaine de l'aviation.

5.2 **M. Vladimir Voronkov, Secrétaire général adjoint, Bureau des Nations Unies contre le terrorisme (UNOCT)**

5.2.1 Dans une actualisation sur les efforts mondiaux en matière de sûreté de l'aviation, M. Voronkov, Secrétaire général adjoint, décrit le rôle des Nations Unies dans la lutte contre le terrorisme. Il indique également que pour les terroristes, l'industrie de l'aviation demeure une cible de choix, en soulignant l'immense impact que des attentats contre des aéroports et des avions peuvent avoir pour l'aviation civile internationale. Il affirme qu'alors même que de nouveaux enseignements sont tirés et que les initiatives pour contrer le terrorisme sont modifiées, les terroristes s'adaptent aussi. M. Voronkov insiste sur la nécessité de continuer à être vigilants, de renforcer les maillons faibles et de recourir à des approches innovantes pour assurer la sûreté, lançant un appel à une coopération internationale renforcée.

5.2.2 M. Voronkov loue la collaboration entre le Bureau de lutte contre le terrorisme et l'OACI, au moyen du mécanisme de renforcement des capacités, le Centre des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme. Il mentionne en particulier un projet au Nigéria qui a été essentiel pour renforcer la capacité du Gouvernement de lutter contre le terrorisme grâce à la formation en inspection/filtrage de plus de 180 agents, qui ont depuis été déployés dans 26 aéroports du pays. Cette formation a eu un impact très positif sur les capacités de détection du personnel chargé de la sûreté aéroportuaire.

5.2.3 M. Voronkov met également l'accent sur un nouveau projet phare entre le Bureau de lutte contre le terrorisme, l'OACI et d'autres organismes des Nations Unies, dont le but est d'améliorer la capacité des États d'utiliser les renseignements préalables concernant les passagers (API) et les dossiers passagers (PNR) pour détecter et empêcher les déplacements des terroristes, une capacité primordiale dans la prévention du terrorisme. Il a indiqué que l'on s'attend à ce que cette initiative vienne renforcer grandement la capacité des États et de la communauté internationale de restreindre la mobilité des combattants terroristes étrangers.

6. BUREAU

6.1 Sur proposition du Royaume-Uni, appuyée par l'Argentine, M. Arkhom Termittayapaisith, Ministre des transports (Thaïlande) a été élu Président de la Conférence. Et sur proposition du Nigéria, appuyée par Singapour, Mme Annette Ferguson, Ministre au sein du Ministère des infrastructures publiques (Guyana) a été élue Vice-Présidente.

7. SECRÉTARIAT

7.1 M. Boubacar Djibo, Directeur du transport aérien, a rempli les fonctions de Secrétaire de la Conférence, avec l'assistance de MM. Sylvain Lefoyer, Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation, et Steven Berti, Chef de la Section de la politique de sûreté de l'aviation (ASP).

7.2 Les services administratifs et l'organisation matérielle de la Conférence ont été assurés sous la supervision de M. Vincent J. Smith, Directeur de l'administration et des services, et de M. Alfred T. Detchou, Directeur adjoint, Services linguistiques et publications.

8. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

8.1 La Conférence a examiné l'ordre du jour et le programme provisoire présentés dans les Appendices A et B de la note HLCAS/2-WP/1, et elle a adopté l'ordre du jour ci-après :

- Point 1 : Contexte des menaces et des risques liés à la sûreté de l'aviation
- Point 2 : Stratégies futures de gestion des risques liés à la sûreté de l'aviation
- Point 3 : Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)
- Point 4 : Améliorer les synergies avec d'autres domaines
- Point 5 : Assurer la durabilité des mesures de sûreté

9. ORGANISATION DES TRAVAUX

9.1 La Conférence s'est réunie en séance plénière et elle a respecté le programme provisoire présenté dans l'Appendice B de la note HLCAS/2-WP/1. Elle a pris note du *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683).

10. DOCUMENTATION

10.1 La Conférence a examiné les notes de travail 1 à 32 et les notes d'information 1 et 2, dont la liste figure en Appendice B.

10.2 À la fin de la réunion, un Communiqué de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation a été adopté, dont le texte figure en Appendice C.

RAPPORT DE LA CONFÉRENCE

Point 1 : Contexte des menaces et des risques liés à la sûreté de l'aviation

1.1 DOCUMENTATION

1.1.1 Le Secrétariat présente la note HLCAS/2-WP/6, intitulée *Mise à jour sur les menaces et les risques en matière de sûreté de l'aviation*. Les notes HLCAS/2-WP/16 présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et HLCAS/2-WP/23, présentée par l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis, la Jordanie, Oman et le Soudan, portent aussi sur ce point de l'ordre du jour.

1.2 ANALYSE

1.2.1 La Conférence commence ses délibérations par un bilan des faits nouveaux concernant l'environnement des menaces auxquelles fait face l'aviation civile internationale, en particulier les engins explosifs improvisés (EEI) et la menace interne. La Conférence note l'utilité constante et la pertinence de l'État du contexte de risque mondial, un outil permettant aux États d'évaluer les risques auxquels sont exposés leurs systèmes d'aviation et leurs exploitants, et de mettre en œuvre des mesures adaptées.

1.2.2 Sur la question de la menace interne, la Conférence souligne qu'elle soulève de vives préoccupations et que les parties prenantes doivent s'y attaquer d'urgence. En effet, le fait de ne pas mettre en place des mesures robustes et durables pour réduire le risque de la menace interne compromet l'ensemble du système de sûreté en permettant que l'on contourne les mesures de sûreté aéroportuaires, comme celles appliquées aux points de filtrage/inspection des passagers.

1.2.3 Un certain nombre d'approches et de mesures destinées à atténuer le risque posé par des personnes de l'intérieur sont examinées. Vu l'importance cruciale d'établir un point de référence solide sous forme de normes renforcées de l'Annexe 17, la Conférence est d'avis que la mise en place de régimes de culture de sûreté peut permettre de s'attaquer à la menace interne dans le cadre d'une approche multicouche. La menace interne se traduisant souvent par l'exploitation du personnel et de leur accès privilégié aux zones réglementées et à l'information de sûreté sensible, les employés constituent donc la première ligne de défense contre des activités suspectes dans les installations aéronautiques. Puisque les employés jouent un rôle clé dans l'atténuation de la menace, par leur engagement envers la sûreté, leur vigilance et leur souci de la sûreté en général, il est convenu qu'une approche multicouche face à la menace interne, comme celle débattue pendant la Conférence, devrait être mise en œuvre, notamment les mesures réglementaires décrites dans la note WP/16, telles que l'inspection/filtrage du personnel, les vérifications d'antécédents plus poussées et les mesures aléatoires et imprévisibles.

1.2.4 Si la Conférence se prononce en général en faveur du renforcement des dispositions de l'Annexe 17 pour mieux réduire le risque posé par les personnes de l'intérieur, notamment par la mise en place de l'inspection/filtrage à 100 % des personnes autres que les passagers, certains participants estiment qu'il faut faire preuve de prudence face à une démarche trop prescriptive et préconisent des mesures davantage basées sur le risque et axées sur les résultats afin de contrer cette menace. La Conférence convient donc de renvoyer la question au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation afin qu'il formule d'urgence des recommandations opportunes et appropriées en la matière à l'intention des organes de gouvernance appropriés de l'OACI.

1.2.5 S'agissant de la question du partage de l'information sur la sûreté, la Conférence rappelle que la Résolution A39-18 de l'Assemblée invite instamment les États à adopter les principes de coopération internationale, dont le respect de l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux de services aériens et la reconnaissance de mesures équivalentes de sûreté. À cette fin, la Conférence convient que les États devraient conclure des ententes de collaboration, tels que des accords bilatéraux et/ou multilatéraux, compte tenu des dispositions de l'Annexe 17 portant sur la coopération internationale, afin d'assurer la prise de décisions éclairées pour s'attaquer de manière efficace et efficiente aux menaces nouvelles et émergentes et éviter l'application unilatérale ou non coordonnée de mesures de sûreté. Il est également souligné que le fait pour les États d'échanger de l'information de sûreté permet d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures de sûreté rationnelles et efficaces par rapport aux coûts. La Conférence convient de plus que ces accords de collaboration sur le partage d'information devraient comprendre, s'il y a lieu, des éléments se rapportant aux résultats d'audits et aux plans d'action correctrice.

1.2.6 Enfin, la Conférence fait remarquer que les États devraient tirer parti des mécanismes déjà en place pour échanger de l'information de nature non confidentielle, par exemple le Réseau de points de contact OACI (aussi connu comme AVSECTNET).

1.3 CONCLUSIONS

1.3.1 La Conférence conclut que :

- a) le terrorisme mondial et les menaces à l'égard des opérations de transport aérien international persistent et qu'il faut y répondre ;
- b) la menace interne résultant de l'exploitation du personnel aéroportuaire qui a accès sans restrictions aux zones réglementée et à des informations de sûreté sensibles demeure une véritable préoccupation car les groupes terroristes semblent chercher activement à se faire aider par des éléments internes dans leurs tentatives ciblant l'aviation civile ;
- c) l'intégrité des points de contrôle de sûreté et l'efficacité des mesures appliquées aux passagers sont compromises si les employés peuvent les contourner sans faire l'objet d'inspection/filtrage ou de contrôles de sûreté. L'inaction face à la menace interne risque de se traduire par le déplacement de la menace représentée par les engins explosifs improvisés (EEI) et de miner considérablement les efforts d'atténuation ;
- d) l'échange de renseignements appropriés et pertinents sur les nouvelles menaces, ainsi que la mise en place de mécanismes efficaces pour échanger cette information, sont primordiaux pour faciliter l'élaboration coordonnée et harmonisée à l'échelle mondiale de mesures destinées à réduire les menaces contre l'aviation civile ;
- e) des accords bilatéraux ou multilatéraux sur l'échange et la protection de renseignements sensibles sur la sûreté de l'aviation peuvent offrir une base juridique pour faciliter la communication opportune, entre les États, des menaces contre la sûreté de l'aviation, des risques et des vulnérabilités.

1.4 RECOMMANDATIONS

1.4.1 La Conférence recommande que :

- a) les États se réfèrent à l'État du contexte de risque mondial de l'OACI, un outil précieux pour aider les parties prenantes à effectuer des évaluations des risques fondées sur des éléments probants et à définir de possibles mesures d'atténuation ;
- b) le Conseil de l'OACI, prenant en compte l'avis de son Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, accélère l'élaboration de normes et de pratiques recommandées renforcées de l'Annexe 17 dans le but de s'attaquer à la menace interne, et de façon à refléter l'approche multicouche débattue au cours de la Conférence ;
- c) les États et l'industrie veillent à la mise en œuvre effective de mesures réglementaires visant à contrer la menace interne, afin de ne pas compromettre le système mondial de sûreté de l'aviation, en prenant en compte l'approche multicouche ;
- d) les États et l'industrie fassent la promotion d'une culture de sûreté efficace auprès de tous les employés aéronautiques et sensibilisent le public afin de contribuer à mieux lutter contre la menace interne ;
- e) les États concluent des accords de collaboration pour l'échange de l'information de sûreté concernant les menaces, les risques et les vulnérabilités en vue d'accroître l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation, de remédier aux lacunes en matière de sûreté aux niveaux national, régional et mondial, et d'éviter l'application unilatérale et/ou non coordonnée de mesures de sûreté.

Point 2 : Stratégies futures de gestion des risques liés à la sûreté de l'aviation

2.1 DOCUMENTATION

2.1.1 La note HLCAS/2-WP/2, intitulée *Améliorer la gestion des risques liés à la sûreté de l'aviation*, est présentée par le Secrétariat. Le point de l'ordre du jour est également traité dans les notes suivantes : HLCAS/2-WP/13, présentée par l'Afrique du Sud, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Espagne, les États-Unis, l'Éthiopie, la Fédération de Russie, la France, l'Italie, le Japon, la Jordanie, le Nigéria, la Nouvelle-Zélande, le Portugal, le Qatar, le Royaume-Uni, le Sénégal, Singapour, la Suisse, l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI) ; HLCAS/2-WP/14, présentée par Singapour ; HLCAS/2-WP/18, présentée par la Roumanie ; HLCAS/2-WP/19, présentée par l'Allemagne, la Belgique, le Canada, les États-Unis, l'Italie, la Nouvelle-Zélande, le Portugal, le Qatar, la Roumanie, le Royaume-Uni, Singapour, la Suisse et l'ACI ; HLCAS/2-WP/22, présentée par l'ACI et l'IATA ; HLCAS/2-WP/27 et 28, présentées par l'IATA et HLCAS/2-WP/30, présentée par l'Irlande.

2.2 ANALYSE

2.2.1 La Conférence convient de la nécessité d'aborder la question de la cybersécurité, tant au niveau national qu'à l'échelle mondiale, observant que de potentielles cyber-attaques contre la gestion de la circulation aérienne, les aéronefs et les aéroports demeurent une préoccupation pour la communauté de l'aviation. De plus, les délégués font remarquer que le problème de la cybersécurité concerne plusieurs parties prenantes, dans les organismes publics comme dans l'industrie, tant dans le domaine de la sécurité comme dans celui de la sûreté, à l'échelle locale, nationale, régionale et internationale.

2.2.2 Dans un effort pour promouvoir la collaboration et l'échange d'information entre ces parties prenantes, la Conférence appuie l'élaboration d'une stratégie mondiale OACI de cybersécurité. De plus, les représentants des États ont considéré l'infrastructure de l'OACI en matière de cybersécurité, dont s'occupe à l'heure actuelle le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC). Si certains États appuient la création d'un groupe d'experts sur la cybersécurité, d'autres préfèrent que l'on poursuive l'élaboration de la stratégie sur la cybersécurité au sein du SSGC et que le groupe d'experts soit créé par la suite.

2.2.3 En ce qui a trait aux systèmes de sûreté de l'aviation du futur, la Conférence soutient les efforts en cours de l'industrie en vue d'élaborer une vision à long terme dans le domaine de la sûreté de l'aviation et des aéroports. Pour l'élaboration des systèmes futurs, les États font remarquer l'importance de mesures de sûreté axées sur des résultats, l'innovation se concentrant sur le résultat pour la sûreté. Cependant, il est également noté que dans un régime de sûreté axé sur les résultats, il faut des normes de référence et des indicateurs de performance clairs afin de mesurer les progrès dans la conformité à des normes qui s'attachent davantage au résultat final qu'à la pratique en matière de sûreté.

2.2.4 Les capacités humaines et la formation sont les piliers d'une infrastructure de sûreté complète et efficace, comme l'indique le deuxième objectif prioritaire de Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASep). Face à une menace contre la sûreté en constante évolution, des effectifs bien formés jouent un rôle clé dans la protection des cibles aéronautiques contre les attaques. La mise en place d'une solide culture de la sûreté est fondamentale pour bâtir les capacités humaines. Les États appuient résolument la création d'une culture de la sûreté car la compréhension à l'échelle des organisations de l'importance d'un système de sûreté fort est une mesure clé pour atténuer les menaces.

2.2.5 La Conférence note que des ingrédients clés doivent être réunis pour bâtir une culture de la sûreté, notamment un système de compte rendu dans un contexte de « culture juste » et une formation de sensibilisation à la sûreté de l'aviation. La Conférence convient qu'un système permettant au personnel de rendre compte de lacunes ou d'activités suspectes dans le système de sûreté, de façon anonyme et sûre, devrait être intégré dans tous les organismes du domaine du transport aérien. En outre, les délégués soutiennent fermement l'élaboration et la tenue, en permanence, de formations de sensibilisation à la sûreté destinées à l'ensemble du personnel aéronautique, quels que soient leurs titres ou postes. La formation serait offerte tout aussi bien aux cadres des plus hauts échelons qu'au personnel d'exploitation, que leurs fonctions relèvent de la sûreté ou qu'elles soient d'un autre type.

2.3 CONCLUSIONS

2.3.1 La Conférence conclut que :

- a) déceler et atténuer des menaces émergentes, comme celles posées par les armes chimiques, biologiques et radiologiques (CBR) et les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), demeure une priorité pour le milieu de la sûreté de l'aviation. L'échange d'information et la collaboration entre l'OACI, les États et l'industrie sont nécessaires pour atténuer ces menaces dans toute la mesure possible ;
- b) aborder les risques dans le domaine virtuel et s'y attaquer représente aussi une priorité pour les parties prenantes de l'aviation. La coopération et la collaboration entre elles sont essentielles pour mettre en place une approche globale en matière de cybersécurité ;
- c) l'industrie déploie à l'heure actuelle d'importants efforts pour élaborer une vision pour le futur de la sûreté de l'aviation et des aéroports, mais cela nécessitera en parallèle un réexamen des cadres réglementaires, y compris l'Annexe 17 – *Sûreté* ;
- d) l'intégration d'une solide culture de sûreté par l'ensemble du personnel aéronautique, à tous les niveaux, tant pour les fonctions ayant trait à la sûreté que pour d'autres fonctions, est impérative pour la création et le maintien d'un environnement de sûreté efficace ;
- e) une formation régulière de sensibilisation à la sûreté offerte à l'ensemble du personnel aéronautique, dans le cadre d'une solide culture de la sûreté, sous-tend l'efficacité de toutes les autres contre-mesures de sûreté ;
- f) une formation et une assistance en sûreté de l'aviation ciblées, précises et efficaces sont essentielles pour renforcer la sûreté de l'aviation et l'objectif du renforcement des capacités est d'offrir aux États membres les connaissances et les capacités nécessaires pour faire face aux menaces actuelles et émergentes.

2.4 RECOMMANDATIONS

2.4.1 La Conférence recommande que :

- a) l'OACI et les États membres continuent d'effectuer des évaluations des risques afin de cerner les vulnérabilités dans leurs systèmes de sûreté de l'aviation et de mettre en œuvre les mesures les plus efficaces pour réduire les menaces ;
- b) l'OACI, les États membres et les organisations de l'industrie qui investissent dans des stratégies en matière de cybersécurité devraient continuer d'élaborer une stratégie globale de cybersécurité ainsi que des mécanismes pour recenser et gérer les risques, notamment pour l'échange d'information appropriée concernant la cybersécurité ;
- c) l'OACI lance une étude de faisabilité au sujet de l'établissement d'un groupe d'experts sur la cybersécurité, avec un échéancier précis, en se fondant sur une analyse des écarts pour déterminer les sujets spécifiques qui ne sont pas traités par les groupes d'experts déjà établis, sans retarder les travaux en cours du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité ;
- d) l'OACI, les États membres et les organisations de l'industrie s'assurent que la formation dispensée est actualisée et intègre les meilleures pratiques et les progrès technologiques en sûreté de l'aviation, et que de nouvelles formations soient préparées pour répondre aux menaces émergentes contre la sûreté de l'aviation ;
- e) les États et l'industrie prennent des mesures concrètes pour créer et mettre en place une culture de la sûreté et des programmes de sensibilisation à la sûreté, y compris des campagnes de grande visibilité en se servant des meilleures pratiques et des outils fournis par l'OACI, les organisations régionales et d'autres États, que ces programmes reflètent leur environnement particulier d'exploitation, et qu'ils soient destinés à toutes les parties prenantes du milieu aéronautique.

Point 3 : Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)

3.1 DOCUMENTATION

3.1.1 La note HLCAS/2-WP/3, intitulée *Situation du plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde*, et la note HLCAS/2-WP/7, intitulée *Examen des indicateurs du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)*, ont été présentées par le Secrétariat. Le point de l'ordre du jour est traité également dans les notes : HLCAS-WP/8, présentée par la Fédération de Russie, la Géorgie et la Suisse ; HLCAS/2-WP/10, présentée par le Kazakhstan, coordonnée avec l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Fédération de Russie, la Géorgie, le Kirghizistan, le Maroc, l'Ouzbékistan, la République de Moldova, le Tadjikistan, la Tunisie, le Turkménistan et l'Ukraine ; HLCAS/2-WP/12, présentée par le Brésil ; HLCAS/2-WP/15 et 17, présentées par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile ; HLCAS/2-WP/21, présentée par le Conseil international des aéroports et HLCAS/2-WP/24, 25, 26 et 32, présentées par la Fédération de Russie.

3.2 ANALYSE

3.2.1 La Conférence exprime son soutien au Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et remercie vivement l'Égypte, le Panama, le Portugal et la Thaïlande d'avoir tenu des conférences régionales sur la sûreté de l'aviation qui ont permis aux États membres de mieux comprendre le Plan.

3.2.2 Concernant l'état de mise en œuvre du Plan, les délégués accueillent avec satisfaction les différentes mises à jour et expériences reçues des États membres et de l'industrie, les encourageant à poursuivre leurs efforts pour assurer les progrès en matière de sûreté de l'aviation. La Conférence prend note du niveau actuel de mise en œuvre, dont fait état l'OACI, d'où il ressort que les États doivent consentir de plus grands efforts pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux fixés dans le GASeP.

3.2.3 La Conférence se penche également sur l'évolution ultérieure du Plan, reconnaissant que certaines dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation*, et de l'Annexe 17 – *Sûreté*, sont complémentaires. L'incorporation dans les versions futures du GASeP des aspects de l'Annexe 9 qui touchent à la sûreté assurera une plus grande cohérence du Plan, pas seulement en ce qui a trait à la sûreté dans le monde, mais aussi l'efficacité des processus.

3.2.4 Les initiatives et les mécanismes régionaux destinés à garantir la bonne mise en œuvre des feuilles de route spécifiques aux régions sont soutenus. Les délégués encouragent aussi d'autres États à appuyer et à prendre une part active aux efforts régionaux, le cas échéant, tout en sachant que les Bureaux régionaux de l'OACI jouent un rôle important dans la promotion de la mise en œuvre efficace de l'Annexe 17.

3.2.5 Les délégués prennent note des expériences partagées relatives à la mise en œuvre du GASeP dans les États. Il y est question notamment de la coordination entre les autorités et les exploitants, de l'innovation dans les technologies d'inspection des liquides, des systèmes électroniques de gestion de la sûreté et des systèmes de suivi de la performance des opérateurs aux points de contrôle. La Conférence accueille également avec satisfaction les contributions et les actualisations de l'industrie en ce qui concerne le GASeP.

3.2.6 Les efforts de l'OACI visant à offrir une aide ciblée aux États membres afin de leur permettre de s'attaquer aux lacunes en matière de sûreté et le renforcement des capacités par l'industrie aéronautique sont soutenus par la Conférence. Afin d'éviter les chevauchements et d'avoir un aperçu global des capacités disponibles, plusieurs délégués ont souligné l'importance pour l'OACI de dresser l'inventaire des ressources et des fournisseurs dans le domaine du renforcement des capacités, pour les comparer par rapport aux activités déjà exécutées, en cours ou prévues par l'Organisation.

3.2.7 Le Conférence appuie le rôle clé du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) qui permet de mettre en œuvre le GASeP et de bâtir et d'entretenir la confiance envers le système mondial de sûreté de l'aviation. Bien que la Conférence appuie les modifications proposées aux indicateurs utilisés actuellement dans l'USAP-CMA, elle convient que les échanges à ce sujet devraient se poursuivre au sein du Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA ainsi qu'à la prochaine réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. La Conférence appuie très largement un examen fondamental et global des objectifs et de la méthodologie de l'USAP-CMA pour faire en sorte que le programme soutienne effectivement le GASeP. Le résultat de cet examen exhaustif devrait être présenté à la 40^e session de l'Assemblée, pour approbation.

3.3 CONCLUSIONS

3.3.1 La Conférence conclut que :

- a) l'expérience des États révèle que le GASeP et la feuille de route ont rapproché les parties prenantes dans l'objectif de renforcer la sûreté, repérer les faiblesses, partager l'information et l'expérience pertinentes, et promouvoir des solutions novatrices dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;
- b) les initiatives et les mécanismes régionaux/interrégionaux favorisent la responsabilité partagée par rapport aux objectifs et priorités du GASeP et offrent une plateforme utile pour la coordination des efforts pertinents. Les Bureaux régionaux de l'OACI jouent un rôle important en offrant une assistance aux États membres pour leur permettre de résoudre les problèmes et les défis communs dans la mise en œuvre du GASeP ;
- c) des efforts considérables sont encore nécessaires dans bon nombre d'États afin de respecter l'engagement en vertu duquel 80 % des États audités auront atteint l'objectif ambitieux d'un taux de mise en œuvre effective de 65 % d'ici 2020 ;
- d) les activités de renforcement des capacités menées par l'OACI, les États à titre individuel et les parties prenantes régionales et de l'industrie sont cruciales pour soutenir les efforts des États visant à mettre en œuvre efficacement les mesures de sûreté prescrites dans l'Annexe 17 – *Sûreté*, tout comme le sont les efforts de haut niveau de l'OACI pour obtenir l'engagement politique des États bénéficiaires et produire des bienfaits durables grâce à l'assistance ;
- e) l'USAP-CMA joue un rôle clé pour assurer le succès de la mise en œuvre du GASeP. Le soutien des États qui mettent à disposition des auditeurs qualifiés et hautement compétents pour l'USAP est cruciale à cet égard ;

- f) un examen global des objectifs et de la méthodologie de l'USAP-CMA, y compris les indicateurs servant à communiquer les résultats des audits, est nécessaire pour susciter la confiance à l'égard du système de sûreté de l'aviation internationale et faire en sorte que le programme d'audits appuie effectivement le GAsEP et ses objectifs ambitieux ;
- g) les prochaines versions du GAsEP devraient tenir compte en priorité de l'augmentation sans cesse croissante de la circulation aérienne et de l'encombrement, de la nécessité de s'attaquer à des menaces en évolution et du besoin de trouver des solutions novatrices.

3.4 RECOMMANDATIONS

3.4.1 La Conférence recommande que :

- a) les États poursuivent leurs efforts pour mettre en œuvre le GAsEP et sa feuille de route dans le but de réaliser l'objectif ambitieux mondial selon lequel 80 % des États audités auront atteint un niveau minimum de mise en œuvre effective de 65 % d'ici 2020, et que l'OACI suive les progrès en ce sens ;
- b) l'OACI dresse l'inventaire des ressources et des prestataires actuels en matière de renforcement des capacités afin d'avoir un aperçu global de ce qui est disponible. L'OACI devrait également relever les activités de renforcement des capacités déjà exécutées, en cours ou planifiées, afin d'avoir un aperçu global de la situation ;
- c) les versions ultérieures du GAsEP favorisent une vision à long terme englobant le renforcement de la sûreté, l'échange en temps opportun de l'information relative à la sûreté de l'aviation et une efficacité opérationnelle accrue, en tirant partie entre autres des aspects de l'Annexe 9 – *Facilitation* ayant un lien avec la sûreté ;
- d) l'OACI, en collaboration avec les États membres et les organisations internationales, effectuent un examen fondamental et global des objectifs et de la méthodologie de l'USAP, y compris des indicateurs servant à rendre compte des résultats des audits, qui sera soumis à la 40^e session de l'Assemblée pour décision, afin que l'USAP joue un rôle à part entière dans la mise en œuvre concluante du GAsEP, et de susciter la confiance à l'égard du système de sûreté de l'aviation internationale.

Point 4 : Améliorer les synergies avec d'autres domaines

4.1 DOCUMENTATION

4.1.1 Le Secrétariat présente la note HLCAS/2-WP/4, intitulée *Assurer un examen global approprié des aspects de sûreté, de facilitation et de sécurité du secteur de l'aviation*. Le point de l'ordre du jour est également traité dans les notes HLCAS/2-WP/20 présentée par l'Association du transport aérien international et le Conseil international des aéroports, et HLCAS/2-WP/29 présentée par les États-Unis.

4.2 ANALYSE

4.2.1 La Conférence se penche sur les synergies entre la sûreté, la facilitation et la sécurité. Une approche complémentaire en matière de sûreté, de sécurité et de contrôle frontalier est vivement encouragée, au sein de l'OACI comme au niveau des États.

4.2.2 Il est clair que la coopération entre différentes autorités nationales est extrêmement importante et qu'elle existe dans bon nombre d'États, même si elle n'est pas officielle. Cependant, l'on reconnaît aussi que chaque secteur et chaque autorité ont toujours leurs responsabilités spécifiques.

4.2.3 En conséquence, la Conférence est d'avis que l'intégration des éléments de facilitation aux frontières dans la sûreté de l'aviation nécessite une étude et des recherches plus approfondies, et qu'il faudrait prendre en considération les possibles contraintes d'ordre juridique à l'échange d'information entre les différentes autorités nationales.

4.2.4 Les efforts des Nations Unies pour lutter contre le terrorisme sont notés, la Conférence reconnaissant les efforts importants de l'OACI et de ses États membres visant à assurer la mise en œuvre de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité.

4.2.5 La Conférence note que les données sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (API) et les données sur les dossiers passagers (PNR) jouent un rôle important dans la lutte contre le terrorisme, comme le reconnaît la Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité de l'ONU. Il conviendrait donc de réfléchir plus avant à l'élaboration d'une norme visant l'utilisation des données PNR. Si l'on convient assez largement qu'il faut avancer rapidement sur cette question, il est fait remarquer qu'aucun pays ne doit être laissé de côté.

4.2.6 Tout en reconnaissant que cette question intéresse le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, la Conférence indique que le Groupe d'experts de la facilitation est l'organe approprié pour examiner les progrès dans l'utilisation des données PNR. Dans cette analyse, la protection des droits fondamentaux des passagers lors de la collecte, de l'utilisation, du traitement et de la protection des données PNR doit être dûment prise en compte.

4.3 CONCLUSIONS

4.3.1 La Conférence conclut que :

- a) un examen global et coordonné des questions de sûreté, de facilitation et de sécurité est nécessaire dans le secteur de l'aviation pour prévenir des actes de terrorisme, tant au sol qu'à bord des aéronefs ;
- b) la sécurité frontalière, la prévention des actes criminels et les efforts de lutte contre le terrorisme en général pourraient bénéficier de partenariats pluriorganismes plus poussés afin de s'attaquer conjointement à l'éventail de menaces pour la sécurité frontalière et la sûreté aérienne dans les aéroports et à bord des aéronefs ;
- c) pour assurer la bonne mise en œuvre de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité, il est essentiel que l'OACI et ses États membres demeurent résolus à soutenir les efforts de lutte contre le terrorisme des Nations Unies ;
- d) les données API et PNR se sont révélées utiles pour détecter et décourager les voyages illicites et le déplacement des terroristes, et elles jouent un rôle important dans la prévention du terrorisme.

4.4 RECOMMANDATIONS

4.4.1 La Conférence recommande que :

- a) l'OACI examine la manière de renforcer le lien entre la sûreté de l'aviation, la sécurité et la facilitation, y compris les rapports entre le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et le Groupe d'experts de la facilitation ;
- b) l'OACI et ses États membres continuent de collaborer avec les organismes des Nations Unies de lutte contre le terrorisme, notamment le Bureau des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNOCT) et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT), afin d'appliquer la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité ;
- c) l'OACI prenne des mesures destinées à faire meilleur usage des renseignements concernant les passagers pour éclairer, étayer et appuyer les objectifs de sûreté de l'aviation, y compris par la publication de normes de l'OACI concernant la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données PNR, conformément à la Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies.

Point 5 : Assurer la durabilité des mesures de sûreté

5.1 DOCUMENTATION

5.1.1 Le Secrétariat présente la note HLCAS/2-WP/5, intitulée *Mesures de sûreté efficaces et efficaces en aviation*. Le sujet est également traité dans les notes HLCAS/2-WP/9 présentée par les États-Unis, l'Afrique du sud, l'Australie, le Brésil, le Canada, les Émirats arabes unis, la Nouvelle-Zélande, le Qatar et l'Association du transport aérien international (IATA) ; HLCAS/2-WP/11, présentée par l'Arabie saoudite, l'Australie, le Brésil, le Canada, les Émirats arabes unis, la Jordanie, le Koweït, la Nouvelle-Zélande, Oman, Singapour, la Tunisie et l'IATA ; et HLCAS/2-WP/31, présentée par l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande.

5.2 ANALYSE

5.2.1 Un large consensus se forme autour de la proposition d'assurer la parité entre la sûreté de l'aviation et la sécurité, et de rehausser la sûreté de l'aviation et la facilitation à l'OACI pour renforcer ses capacités et activités dans ces domaines, en phase avec la planification budgétaire de l'Organisation pour le prochain triennat.

5.2.2 Plusieurs délégués appuient la proposition de réaliser une étude de faisabilité afin de déterminer des options pour établir une direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation dans un budget à croissance nominale nulle, et ils demandent au Conseil de l'OACI de donner son avis à ce sujet en consultation avec les États membres. La Conférence note également que la proposition ne doit pas être considérée isolément mais qu'il faut prendre en compte d'autres options examinées à l'heure actuelle, de manière globale. Certains délégués indiquent qu'une simple modification de nom ne remplirait pas l'objectif de rehausser ces domaines.

5.2.3 Reconnaissant qu'il importe de mettre en place des mesures durables de sûreté pour une réponse plus efficace et efficiente aux menaces nouvelles et émergentes, les États, l'OACI et d'autres parties prenantes sont encouragés à intensifier leur collaboration aux niveaux national, régional et international. Cette collaboration permettra de trouver de nouvelles façons d'atténuer les risques de sûreté pour l'aviation civile et de faciliter l'échange de renseignements pertinentes, y compris en ce qui concerne les menaces pour l'aviation, dans la mesure du possible.

5.2.4 Compte tenu de l'appui recueilli, un certain nombre de délégués soulignent que les activités du Secrétariat relatives à la sûreté de l'aviation devraient être financées par le budget du Programme ordinaire. En ce qui concerne l'échange d'information, une plus grande attention devrait être portée à la protection des renseignements échangés.

5.2.5 Pendant l'examen de la note WP/11, les délégués font ressortir les avantages de la mise en œuvre du contrôle unique de sûreté, en particulier une efficacité accrue et une utilisation plus efficiente des ressources. Néanmoins, des délégués font observer que les États devraient veiller à établir un solide régime de supervision et de surveillance pour garantir l'efficacité et la durabilité. La Conférence note également les éléments d'orientation sur ce sujet figurant dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc8973) de l'OACI.

5.2.6 Les délégués reconnaissent qu'il est avantageux de mettre l'accent sur les normes de sûreté axées sur des résultats, comme proposé dans la note WP/31. Cependant, certains États insistent pour dire que les normes de référence, qui sont parfois de nature plus prescriptive, ne doivent pas être mises de côté. Même si des normes moins prescriptives pourraient promouvoir des approches innovantes et multicouche en matière de sûreté, certains délégués se disent inquiets du fait qu'il serait plus difficile de mesurer et d'appliquer des normes axées sur des résultats, menant éventuellement à des lacunes de sûreté.

5.3 CONCLUSIONS

5.3.1 La Conférence conclut que :

- a) l'évolution de la menace pour l'aviation civile démontre la nécessité d'attribuer à la sûreté de l'aviation et à la facilitation les priorités et les ressources appropriées. Dans la structure organisationnelle de l'OACI, il y aurait des avantages à établir la parité entre la sécurité et la sûreté de l'aviation ;
- b) les approches axées sur les résultats dans la mise en œuvre de mesures de sûreté est un des nombreux principes directeurs qui guident l'élaboration de mesures durables de sûreté de l'aviation ;
- c) les arrangements pour un contrôle unique de sûreté entre des États aux vues similaires, sur la base de la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté, peuvent produire certains avantages, par ex., des opérations plus efficaces, des délais de correspondance plus courts pour les voyageurs et un degré de satisfaction plus élevé des passagers.

5.4 RECOMMANDATIONS

5.4.1 La Conférence recommande que :

- a) le Conseil de l'OACI s'efforce d'assurer la parité entre la sûreté et la sécurité de l'aviation au sein de l'Organisation et offre des orientations sur la réalisation d'une étude de faisabilité, suivant une approche globale et tenant compte de l'avis des États, en vue de déterminer des options pour établir une direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation dans un budget à croissance nominale nulle. L'étude de faisabilité devrait examiner la question de savoir dans quelle mesure cela pourrait contribuer à accroître les capacités pratiques de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation et elle devrait être achevée dans des délais permettant au Conseil de l'examiner et de prendre une décision avant la 40^e session de l'Assemblée ;
- b) l'OACI assure le financement durable de la sûreté de l'aviation, conformément aux résolutions pertinentes de l'Assemblée, sachant qu'une augmentation des contributions des États au cours du prochain triennat, que ce soit dans le cadre du budget régulier ou de contributions volontaires, en espèces ou en nature, aura pour effet de renforcer le leadership de l'Organisation dans les questions concernant la sûreté de l'aviation ;

- c) l'OACI, les États et l'industrie continuent à évaluer le caractère approprié des approches axées sur les résultats, s'il y a lieu, conformément aux textes réglementaires spécifiques contenus dans l'Annexe 17 – *Sûreté* et le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) de l'OACI ;
- d) les États soient encouragés à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place des contrôles uniques de sûreté afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles, lorsque cela est compatible avec les éléments indicatifs énoncés dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) de l'OACI et ses amendements.

LISTE DES REPRÉSENTANTS

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
Afrique du Sud	Mabaso	Levers
	Khoza	Poppy
	Kgomo	Fikile Vincent
	Gqeke	Luvuyo
	Makhoba	Makhosazana
	Peege	Tshepo
Albanie	Keri	Krislen
Algérie	Meghar	Hocine
	Baacha	Omar
	Mesroua	Amine Debaghine
	Benantar	Fatima
Allemagne	Schwierczinski	Ulrich
	Naoumi	Nabil
	Schaefer	Christoph
	Huisman	Uwe
Angola	Silva	Diogenes
	Cahanda	Henrique
Antigua-et-Barbuda	Abraham	Peter
Arabie saoudite	Alfozan	Mohammed Saad M.
	Al Sagaf	Ibrahim Ali
Argentine	Ainchil	Gustavo Eduardo
	Rubio	Oscar
	Fernandez	Carlos R.
	Loguzzo	Maria Fabiana
Australie	Kirkwood	Angus
	Lucas	Samuel
	Tiede	Andrew
	Draney	Maryanne
Autriche	Landrichter	Elisabeth
	Schuetzner	Wolfgang
Bahreïn	Zaman	Khalifa
	Al Dosari	Abdulaziz
Belgique	De Lange	An
Bolivie	Soruco	Javier Garcia

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
Brésil	Bezerra	Ricardo
	Dittz	Ivan
	Lares	Vitor
	Freitas	Dan
	Taufner	Dário
	Monreal	Edson
	Silva Cavallari	Luiz Gustavo
	Pecoraro	Ricardo Filippi
	Santos	Roberto
Bulgarie	Leshev	Stanimir
	Popova	Albena
	Hristov	Nikolay
Cabo Verde	Monteiro	Carlos Alberto
Cameroun	Aissatou	Ali Helai
	Tchoumy Kwani	Collins Divin
	Etundi	Englebert Zoa
	Nana	Mireille Levie
	Koki	Paule Assoumou
	Onana	Remy Ossong
Canada	Keenan	Michael
	McCrorie	Aaron
	Free	Christopher
	Neubauer	Frank
	Fachinan	Frédéric
	Pagé	Martial
	Langlais	Paul
	Nixon	Wendy
	Hurley	Claude
Chili	Arancibia	Patricio
	Rodriguez	Juan Luis
	Mena	Alberto
	Cerda Gomez	Eduardo
	Gutierrez Riquelme	Juan Carlos
Chine	Gao	Feng
	Xue	Rongguo
	Su	Jicheng
	Chen	Wengui
	Richard Wu	Chi Kwong
	Li	Enzhe
	Li	Fangfang
	Zhang	Guoliang
	Zhang	Hangting
	Liu	Hao
	Li	Ji

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
	Yang	Jingsong
	Zhao	Jingxing
	Wang	Keqiang
	Ku	Junyi
	Li	Xin
	Liu	Qigao
	Yan	Ran
	Shi	Jinxin
	Jun	Shi
	Sun	Hongguang
	Lam	Tat Ming
	Cheong	Wan Sze
	Li	Wanming
	Sun	Xinyu
	Yan	Long
	Gu	Yang
	Xie	Yong
	Heng	Wenqi
	Li	Jianxin
	Wan	King Doy David
	Wang	Xiaoning
	Ling	Xiaoniu
	Wenliang	Zhai
	Sun	Jingtao
Chypre	Lemesianos	Antonios
Colombie	Ramirez	Mauricio
	Bejarano	Cesar
Congo	Dimou	Fidele
	Ondzotto	Maixent Raoul
	Almy Dimi	Albert
	Dzota	Serge Florent
	Okana	Claude Edgard
	Symphorien	Montole
	Batchi	Roméo Makaya
	Coulibaly	Sira
Côte d'Ivoire	Silue	Sinaly
	Kanga	Charles Kouadio
	Hermann Milan	Daniel
Cuba	Lopez	Armando L. Daniel
	Vázquez González	Mercedes
	Crespo Frasquiere	Mirta Marina
	Cruz Acosta	Juan José
	Rojas Alvarez	Nestar Maria
Danemark	Zauner	Marianne

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
Djibouti	Djama Bahdon	Waberi
Égypte	Elhefny Khedr Elnashar	Sameh Ahmed Hossein Wael Samir
Émirats arabes unis	Al Suwaidi Alhameli Almahri Alketbi Al Hashimi Alshamisi Qurwash Al Rais Al Raqbani Fernandes Al Muhairi Alhashmi Alshamsi Altayer Salem Al Nuaimi Al Mutawa Alsuwaidi Qadeer Al Nahyan Musabbah Alhajri Al Dhaheri	Saif Mohammed Aysha Seham Abdalla Abdulla Arhama Buti Fahad Fahad Frederico Hamad Hamed Jasim Mohammad Mohammad Obaid Omar Saeed Shahid Sultan Tariq Younis Abdulla
Équateur	Arellano Patras	Ivan Alexandra
Espagne	Aguado Nieto Sepulveda Puente Pacheco Serrano	Victor Manuel Juan David José Manual Ismael
États-Unis	Pekoske Sales Fujimura Carter Karasick Ashley Logisz Hearding McErlain Mace Rosenberg	David Nathan Paul Thomas Andrew Charlie Katie Peter Amy Bonnie Esta M.

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
	Alvarez	Felix
	Gordon	Jennifer
	Powers	Krista
	Holemans	Luci
	Earnhart	Mary
	Bilello	Michael
Éthiopie	Alemayehu	Getachew
Fédération de Russie	Basargin	Victor
	Chertok	Vladimir
	Shablya	Alexey
	Sazonov	Andrey
	Sazonov	Dmitry
	Subbotin	Dmitry
	Sergeev	Gennadii
	Elfimov	Igor
	Milashevskiy	Igor
	Bikeeva	Irina
	Mikhalchenko	Kirill
	Agafonov	Konstantin
	Kulik	Leonid
	Ovchenkov	Nikolay
	Lavrentyev	Oleg
	Filippov	Vadim
	Domalevskaya	Yulia
	Batalov	Alexander
	Kirichenko	Galina
Finlande	Tupamaki	Matti
	Lankinen	Antti-Jussi
	Hirviranta	Jukka
France	Gandil	Patrick
	Bertoux	Philippe
	Risse	Eric
	Monnier	Isabelle
	Troadec	Magalie
	Revel	Pascal
	Hifdi	Sonia
	Deplace	Veronique
	Zizi	Farid
	Leclair	Gilles
	Escobar	Amélie
	Ybert	Juliette
Ghana	Kofi Adda	Joseph
	Mamphey	Kwame
	Alhassan	Abdulai
	Hanson Adu	Charles

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
	Edmund	Christina
	Laryea Adjei	Ebenezer
	Akohene Mensah	Emmanuel
	Agyen-Frempong	Eric
	Otchere Gyamera	Franklin
	Anthony	Gaisie
	Decardi-Nelson	George
	Grumah	Gideon
	Dekyem Attafuah	John
	Newman Ofori	Kofi
	Kwadzodeh	Nathaniel
	Mensah Acquah	Rexford George
Grèce	Nassika	Ekaterini
	Koryfidou	Elpida
	Nikou	Georgios
	Mallia	Olga
	Lazari	Vassiliki
Guinée	Kaba	Mamady
	Thiam	Sékou Oumar
Guinée équatoriale	Miko Angue	Leandro
	Nguema Mba Eyang	Leandro
	Edjang Ondo Nzang	Anatolio
	Esono Anguesomo	Estanislao
	Ng-Chin Yue	Jocelyne
	Ng Chin Yue	Julie
Guyana	Ferguson	Annette
	Dorris	Abraham
	Field	Egbert
Haïti	Theramene	Bouchard
Honduras	Ramírez	Héctor
Inde	Shekhar	Alok
Indonésie	Aron	Andy
	Afriyanto	Dwi
	Istianto	Nur Isnin
	Setiawan	Oka
	Sugiono	Sugiono
	Faizasyah	Teuku
	Asrul Rose	Wendo
Iran (République islamique d')	Parvaresh	Farhad
Irlande	Ring	Brendan

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
Islande	Atlason	Gudjon
Israël	Regev	Gad
Italie	Quaranta Rusconi Nicolai D'Ambrosio Marciani Rizzi Kalpakjian	Alessio Marco Riccardo Fabio Laura Raffaella Riccardo Kinda
Jamaïque	Bartley	Althea
Japon	Kiuchi Wakamatsu Nakashima Nojima Yonaha Oshima Usami	Koichi Hirofumi Masahito Naoki Ryu Satoshi Munekatsu
Jordanie	Misto Al-Nsour	Haitham Abdulla
Kazakhstan	Alzhanov Katyshev Meirambayev	Aibek Darkhan Yerzhan
Kenya	Thuku Muthoga Kabugi Gababo Kandere Ogenche	Peter Beatrice George Iya John Tom
Kirghizistan	Akyshev Baiyshbaev	Kurmanbek Aibek
Liban	Aziz Ezzat El Harake Nader Abou Alayoui Wehbe Hammad	Mohammed Ahmed Ali Georges Ibrahim Talal Souheil
Libéria	Nuquay Ciatta Gray	Emmanuel Felecia

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
Libye	Benyousef	Abdurrahman
Madagascar	Ratovondrasantsoa	Pierrot Brechard
Malaisie	A'amali Ismail Abu Bakar Sulaiman	Khairul Saidifaizal Zamri
Mali	Dolo	Alassane
Maroc	Mounji Lahkim Mokadem Benrochd Osfour	Khalid Anass Hamid Tarik Asmaa
Malte	Aquilina Tanti-Dougall	Saviour Rebekah
Mexique	Méndez Mayora Valle Álvarez Subirats Baños García	Dionisio Dulce Maria Armando Ricardo
Mongolie	Luvsansambuu Damdin	Byambasuren Tuvshinbayar
Népal	Gautam Prasad Shrestha	Bikram Raj Birendra
Nicaragua	Guido Yesca	Guillermo
Niger	Karidio Elhadji Ayaha Elhadji Boube Moussa	Mahamadou Ahmed Abdoulkadri Halidou
Nigéria	Sirika Nuhu Okplefu Ben Tukur Ismail Abubakar Sadiq Amasa Sabiu Usman Saleh	Hadi Musa Akoja Mahmoud Maryam Usman Salim Peter Zakari Muhtar Dunoma
Norvège	Ek Kobberstad	Øyvind Lars

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
	Viken Davidsen	Anne Margrethe Bjornar
Nouvelle-Zélande	Ford Glover Wheeler Breeze	Chris Athol Mark Murray
Oman	Al-Jasasi Al Nuaimi Al Brashdi Al Raisi	Nasser Abdallah Abdullah Ahmed Munira
Ouganda	Sooma Twijuke	Ayub J.W. Kabbs
Panama	Fonseca Mora Sarasqueta Oller Boufajreldin	Alfredo Francisco Germinal Tania
Pakistan	Khan	Tariq Azeem
Papouasie-Nouvelle-Guinée	Terim	Michael Jack
Paraguay	Martínez Valinotti	Inés
Pays-Bas	Moerland Van Zanten Dorr Muller Krips	Robert Ties Mireille Teun Victor
Pérou	López Bravo Linares Arenaza Gambarini	Doraliza Marcela Walter Ricardo Rubén
Philippines	Noel Fernandez Soria Salido Oraa	Francisco Allan Joselito Miguel
Pologne	Lebioda	Michal
Portugal	Pinto Fernandes	Carla Ricardo
Qatar	Al Majid Alqahtani Gilchrist	Ahmed Fahad Ian

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
République centrafricaine	Jouso	Théodore
	Follot	François
République de Corée	Son	Myoung-Soo
	Cheol Jang	Dong
	Lee	Yun Je
	Ha	Dong Soo
	Jeong	Hye Rin
	Hong	Hyojin
	Park	Jae-Wan
	Jo	Jinyoung
	Lee	Kwang-ho
	Lee	Miae
	Kim	Quehee
	Kim	Yongwon
	Kim	Young-Sik
Jung	Aela	
Kangjun	Lee	
République démocratique du Congo	Makila	Rex Kifulula
	Masengu Kabwika	Celine
	Mpunga Tshiumba	Jean
	Nsiye Ipan N'sonday	Leonard
République de Moldovie	Buzu	Nicolae
	Fiti	Alexandr
	Curca	Dorin
	Znagovanu	Marian
	Rogov	Alexei
République dominicaine	Veras	Carlos
	Leonardo	José M.
	Teatin	Nathalie
République du Congo	Dimou	Fidele
	Ondzotto	Maixent Raoul
	Almy Dimi	Albert
	Dzota	Serge Florent
	Okana	Claude Edgard
	Symphorien	Montole
	Batchi	Roméo Makaya
Coulibaly	Sira	
République-Unie de Tanzanie	Bokango	Raphael
	Majaliwa	Burhan
	Bugomola	Redemptus Peter
Roumanie	Grosu	Ion
	Encutescu	Sorin

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
Royaume-Uni	Micklethwaite	Dan
	Carr	Gisela
	Rodmell	Mark
	Lloyd	David
	Spindura	Jillian
	Sawyer	Kevin
	Kelleher	Padhraic
	Chana	Raj
	Hutchinson	Vicky
Sénégal	Niang	Adama
	Pereira	Alain
	Ndiaye	Ismael Masseck
Sierra Leone	Baio	Moses Tiffa
	Tucker	Kugbei
Singapour	Lim	Bernard
	Cheong	Chee Ming
	Ong	Chin Beng
	Ab Sukor	Shaikh Abdullah
	Ng	Tee Chiou
Slovaquie	Markova	Ivana
Soudan	Mohamed Salih	Mahmoud Elhassan
	Abdelkraim	Elnour Yousif
Suède	Cherfils	Ingrid
	Ramstedt	Annika
	Jansson Saxe	Helene
	Henriksson	Jessica
	Lundström	Linnea
	Vuokila	Samuli
Suisse	Haldimann	Urs
	Schulthess	Christian
	Magnin	Olivier
Tchad	Tahir Orozi	Mahamat
	Adjam	Mahamat
	Mahamat Ali	Djabir
Thaïlande	Termpittayapaisith	Arkhom
	Wannako	Amphawan
	Jiaranoros	Atchimaporn
	Tangwongprasert	Chaowanee
	Komolvanich	Jitmate
	Gruaysuwan	Kanokporn
	Sangiampongsa	Maris
	Arunpakmongkol	Narong

ÉTAT	NOM	PRÉNOM
	Vanarat Wichiranon Buraruck Mustapa Benjanirat Luangaram Pattamakowit	Natapong Pilailak Raweewan Rusnee Sarun Suksri Suranchana
Togo	Komla Bolidja	Adonko Langbatibe
Trinité-et-Tobago	Martin Mohammed	Ted Shehenaz
Tunisie	Mghirbi Braham Mejri	Kais Mohamed Walid Amine
Turquie	Çolak Erel Dortkol Sahinkaya Turkseven Karabulut Yalinkaya Kaya	Ali Riza Can Gokhan Ibrahim Onur Serdar Koray Zeynep
Uruguay	De Medina Battagliese Palladino De Iriondo Grana Islas	Fernando Gaetano Marcelo Pardo Nancay Roderick
Venezuela	Padron Barito Chacon	Anira Dinorys Edgar

ORGANISATION	NOM	PRÉNOM
Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA)	Bakilana	Philbert
Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)	Moussa Diop Ep Sall Desmazieres Bakienon	Mohamed Aminata Jean François Louis
Association du transport aérien international (IATA)	Careen Vaughan Antonini Troczyński Mandelawy Beyer Eran-Tasker Woodall Cooper Blackiston	Nick Matthew Dominique Adam Eli Lauren Martin Michael Pete Tony
Bureau des Nations Unies de la lutte contre le terrorisme	Voronkov Munro Alirzayeva Kiragu	Vladimir Ian Sevil Ruth
Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)	Voorbach Kohli Di Maio Eagles	Nico Nick Francesco Rob
Comité aéronautique inter-États (IAC)	Iatsouk	Victor
Comité du Conseil de sécurité des Nations Unies contre le terrorisme (UNCTC)	Seesmaa Chen	Anne-Maria Weixiong
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	Dridi Ngidi	Jamel Sheila
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	Sciacchitano Reverdy Zannotti	Salvatore Patricia Antoine
Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)	Higuchiuchi Sullivan	Keiichi Sean
Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)	Crumley Trethewey Brown	Gabriel Neil Steven
Conseil international des aéroports (ACI)	Gittens Bidwell	Angela Christopher

ORGANISATION	NOM	PRÉNOM
	Komine	Daisuke
	Macintosh	Dwayne
	Barrow	Jeffrey
	Herbelles	Nathalie
	Samson	Nathalie
	Ratledge	Nicholas
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)	Guzmán Rodríguez	Agustín
	Couchman	Carole
Global Express Association (GEA)	Grau Tanner	Carlos
International In-Flight Security Officer Committee	Gray	Janis
Organisation de l'aviation civile arabe (ACAO)	Bouloutar	Adil
Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)	Hird	John
	Mana	Patrick
Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL)	Arm	Harald
Organisation mondiale des douanes (OMD)	Steilen	Norbert
Union européenne	Meersman	Bartel
	Ross	Christopher
	Guyaux Pechackova	Hana
	Hololei	Henrik
	Moreaux	Jean-Paul
	Winkler	Klaus
	Dejace	Nathalie
	Haugaard	Per
Union internationale des télécommunications (UIT)	Vassiliev	Nikolai
Union postale universelle (UPU)	Noor	Adan
	Hussein	Bishar A.

LISTE DES NOTES DE TRAVAIL ET DES NOTES D'INFORMATION

WP	TITRE	PRÉSENTÉE PAR
1	<i>Ordre du jour, programme provisoire et autres dispositions</i>	Secrétariat
2	<i>Améliorer la gestion des risques liés à la sûreté de l'aviation</i>	Secrétariat
3	<i>Situation du plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</i>	Secrétariat
4	<i>Assurer un examen global approprié des aspects de sûreté, de facilitation et de sécurité du secteur de l'aviation</i>	Secrétariat
5	<i>Mesures de sûreté efficaces et efficaces en aviation</i>	Secrétariat
6	<i>Mise à jour sur les menaces et les risques en matière de sûreté de l'aviation</i>	Secrétariat
7	<i>Examen des indicateurs du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)</i>	Secrétariat
8	<i>Initiative de suivi à la Conférence régionale dans les régions EUR/NAT (Lisbonne, 29 – 31 mai 2018) visant à examiner les défis communs dans le cadre de la mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de l'OACI</i>	Fédération de Russie, Géorgie et Suisse
9	<i>Rehaussement de la sûreté de l'aviation et de la facilitation au sein de l'OACI</i>	Afrique du Sud, Australie, Brésil, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis, Nouvelle-Zélande, Qatar et Association du transport aérien international
10	<i>Rôle du Bureau EUR/NAAT de l'OACI en ce qui a trait à la coordination de la mise en œuvre des exigences de l'Annexe 17 dans le cadre du GASeP et de la feuille de route régionale</i>	Kazakhstan, coordonnée avec l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Fédération de Russie, la Géorgie, le Kirghizistan, le Maroc, l'Ouzbékistan, la République de Moldova, le Tadjikistan, la Tunisie, le Turkménistan et l'Ukraine
11	<i>Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté — Contrôle unique de sûreté</i>	Arabie saoudite, Australie, Brésil, Canada, Émirats arabes unis, Jordanie, Koweït, Nouvelle-Zélande, Oman, Singapour, Tunisie et Association du transport aérien international
12	<i>GASeP – Promouvoir une meilleure coordination entre les autorités et les exploitants</i>	Brésil
13	<i>Sensibilisation des autres organismes et organisations à la sûreté de l'aviation</i>	Afrique du Sud, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Égypte, Émirats arabes unis, Espagne, États-Unis, Éthiopie, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Jordanie, Nouvelle-Zélande, Nigéria, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Sénégal, Singapour, Suisse, Conseil international des aéroports et Association du transport aérien international
14	<i>Promouvoir la formation à la sûreté de l'aviation</i>	Singapour
15	<i>Renforcement des capacités : apporter un réel changement</i>	Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres et d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile
16	<i>Menace interne et culture de la sûreté</i>	Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC
17	<i>Rôle du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI afin d'assurer la durabilité du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</i>	Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC
18	<i>Élaboration d'une stratégie mondiale de cybersécurité</i>	Roumanie
19	<i>Promotion d'une culture de sûreté</i>	Allemagne, Belgique, Canada, États-Unis, Italie, Nouvelle-Zélande, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Singapour, Suisse et Conseil international des aéroports
20	<i>Approche commune envers les menaces pour la sécurité frontalière et la sûreté aérienne dans les aéroports</i>	Conseil international des aéroports et Association du transport aérien international
21	<i>Contributions et mises à jour concernant le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</i>	Conseil international des aéroports
22	<i>Vision pour la sûreté aérienne dans les aéroports</i>	Conseil international des aéroports et Association du transport aérien international

WP	TITRE	PRÉSENTÉE PAR
23	<i>Sharing of Aviation Security Information Between States</i>	Arabie saoudite, Égypte, Émirats arabes unis, Jordanie, Oman et Soudan
24	<i>Implementation Process of Key Priority Outcomes of the Global Aviation Security Plan (GASeP) in the Russian Federation Challenges and Successes</i>	Fédération de Russie
25	<i>Innovative Solutions Applied for Automation of X-Ray Machine Operator's State and Performance Monitoring, and Enhancement of their Job Functions</i>	Fédération de Russie
26	<i>Innovative Technology of Integration and Control of Information Flows on Security at the Airport to Improve the Efficiency of the Aviation Security Management System</i>	Fédération de Russie
27	<i>Aircraft Digital Protection – An Integrated Approach</i>	Association du transport aérien international
28	<i>Pathway to Collaboration, Partnership, and Enhanced Aviation Security</i>	Association du transport aérien international
29	<i>PNR Standard(s)</i>	États-Unis
30	<i>Security Reporting and Culture</i>	Irlande
31	<i>The benefits of outcomes based Standards in Annex 17</i>	Australie, Canada et Nouvelle-Zélande
32	<i>Innovative Technologies for Identification of Chemical Substances on Preflight Inspection</i>	Fédération de Russie
IP	TITRE	PRÉSENTÉE PAR
1	<i>Procedure for the preparation and certification of transport (aviation) security staff</i>	Fédération de Russie
2	<i>USAP-CMA and the French Approach to Assess Security Measures</i>	France

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

Montréal, 29 – 30 novembre 2018

La deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), s'est tenue à son siège, à Montréal, du 29 au 30 novembre 2018 en présence de plus de 540 participants représentant 107 États membres et 22 organisations internationales et régionales, et associations de l'industrie.

Réaffirmant l'importance cruciale de la sûreté de l'aviation pour l'ensemble du système mondial d'aviation civile ainsi que les menaces et défis continus auxquels est confronté le secteur du transport aérien international, la Conférence a souligné :

- a) que le terrorisme mondial et les menaces contre les vols de transport aérien international, telles que la menace interne et les cybermenaces, demeurent et évoluent constamment, et qu'il faut y faire face compte tenu de la croissance du trafic de passagers ;
- b) qu'il faut mieux faire connaître ces menaces et leurs risques associés en assurant un échange d'information entre les États et avec les parties prenantes, et en portant une attention constante à l'État du contexte de risque mondial ;
- c) le soutien résolu envers la mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), qui a été adopté en novembre 2017, et note avec reconnaissance la tenue de conférences régionales sur la sûreté de l'aviation accueillies par l'Égypte, le Panama, le Portugal et la Thaïlande ;
- d) que le GASeP offre l'occasion de renforcer davantage les objectifs et les méthodologies de l'USAP ;
- e) que l'Annexe 17 – *Sûreté* contient des mesures qui visent principalement à répondre aux menaces contre la sûreté de l'aviation, mais que certaines mesures en place dans les aéroports peuvent aider à répondre à la fois aux besoins de la sécurité frontalière et de la sûreté aérienne ;
- f) que les aspects de l'Annexe 9 – *Facilitation* relatifs à la sûreté, tels que l'utilisation des renseignements préalables concernant les passagers (API) et les dossiers sur les passagers (PNR) sont utiles pour empêcher les terroristes et autres criminels d'exécuter leurs missions ou d'échapper aux poursuites ;
- g) que le Conseil de sécurité des Nations Unies a reconnu l'importance de renforcer la sûreté pour contrer les menaces terroristes qui pèsent sur l'aviation civile internationale et de s'attaquer au phénomène des combattants terroristes étrangers, par l'adoption de la Résolution 2309 (2016) de septembre 2016 et de la Résolution 2396 (2017) de décembre 2017 ;
- h) que la poursuite de la coopération et la coordination entre l'OACI et les Nations Unies va contribuer aux efforts mondiaux dans ce domaine et éviter le double emploi ;

- i) que toutes les parties prenantes doivent élaborer des approches nouvelles et novatrices pour renforcer la sûreté de l'aviation et contrer les menaces courantes et émergentes ;
- j) que toutes les parties prenantes vont continuer à déployer des efforts pour mettre en place des mesures efficaces de sûreté de l'aviation et faciliter le déplacement efficient des passagers et le mouvement du fret ;
- k) l'importance d'une coopération et d'une collaboration accrues entre les États et les parties prenantes pour offrir une assistance technique et le renforcement des capacités aux États qui le nécessitent, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

Les délégués à la Conférence ont en outre adopté une série de conclusions et de recommandations de la réunion de haut niveau qui seront présentées au Conseil pour examen et approbation avant la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI, en 2019.

— FIN —

ISBN 978-92-9258-704-8



9

789292

587048