



A39-WP/493
P/31
4/10/16
Révision n° 1
5/10/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 16 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. Les Résolutions 16/1 et 16/2 sont recommandées à la Plénière pour adoption.

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

(30 pages) 16-3901

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

16.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif examine la question de la politique de sûreté de l'aviation sur la base d'un rapport au Conseil sur la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (WP/14) et d'un rapport au Conseil sur l'élaboration d'un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (WP/15). Se fondant sur ces informations, il examine également la proposition du Conseil relative à l'actualisation de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* (WP/16), et une proposition de nouvelle résolution pour *Promouvoir la cybersécurité dans l'aviation civile* (WP/17). En outre, 23 notes sont soumises par des États et des observateurs : WP/98, WP/99, WP/131, WP/132, WP/136, WP/145, WP/175, WP/177, WP/180, WP/184, WP/187, WP/198, WP/219, WP/238, WP/254, WP/310, WP/311, WP/312, WP/315, WP/327, WP/330, WP/361 et WP/373.

16.2 Afin d'établir le contexte des délibérations sur les notes ci-dessus, le Comité examine une mise à jour faite par la France, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni à la Résolution 2309 (2016) sur la sûreté de l'aviation, qui a été adoptée par la réunion spéciale du Conseil de sécurité des Nations Unies (ONU) le 22 septembre 2016, suivie d'un rapport de la Secrétaire générale sur sa séance d'information au Conseil de sécurité de l'ONU.

16.3 La Secrétaire générale de l'OACI indique également que la Résolution 2309 (2016) reconnaît la menace terroriste qui pèse sur l'aviation civile mondiale comme étant une menace à la paix et à la sécurité internationales, appelle tous les États à mettre en œuvre de mesures efficaces pour atténuer cette menace, et prie instamment les États de travailler avec l'OACI pour soutenir la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI dans le domaine de la sûreté.

16.4 Les efforts déployés par le Conseil de sécurité de l'ONU pour renforcer la coopération et la collaboration internationales afin de faire face à la menace que posent les terroristes en prenant pour cible l'aviation civile sont largement appuyés par le Comité, qui reconnaît qu'une résolution de l'ONU sur le terrorisme et la sûreté de l'aviation aiderait à sensibiliser à la menace contre l'aviation civile, à renforcer le cadre international existant des normes relatives à la sûreté de l'aviation et à encourager la mise en œuvre de mesures efficaces pour faire face à cette menace. Les délégués reconnaissent aussi qu'une telle résolution servirait d'outil clé pour l'OACI et ses États membres lorsqu'ils harmonisent et ajustent les priorités de sûreté de l'aviation. Plusieurs États membres se réfèrent à la Résolution 2309 lorsqu'ils affirment la nécessité d'accélérer l'élaboration du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

16.5 S'agissant plus particulièrement de la coopération ONU-OACI en matière de sûreté de l'aviation, les délégués ont appuyé les appels du Conseil de sécurité des Nations Unies en faveur de la poursuite de la coopération entre l'OACI et les organismes des Nations Unies concernés, tels que la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme des Nations Unies pour déterminer les lacunes et les vulnérabilités liées à la sûreté de l'aviation, l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme des Nations Unies pour faciliter la prestation de l'assistance technique et le renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et le Comité de l'ONU contre le terrorisme.

16.6 Dans la note WP/14, le Conseil rend compte des principales réalisations de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) au cours du triennat 2014-2016, soulignant les progrès constants réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie ainsi que les enseignements tirés.

Il propose aussi qu'en attendant l'approbation de GAsEP, la mise en œuvre de l'ICASS soit prolongée pendant le triennat 2017-2019.

16.7 À la lumière des résultats et des réalisations découlant de la mise en œuvre de l'ICASS pendant le triennat 2014-2016, le Conseil présente dans la note WP/15 une proposition pour l'élaboration du GAsEP. Ce document traite des besoins d'assistance des États et des régions et oriente les efforts de renforcement de la sûreté de l'aviation de tous les États, ainsi que ceux des autres parties prenantes, au moyen d'un ensemble d'objectifs et de cibles convenus à l'échelle internationale.

16.8 Comme l'a demandé la 38^e session de l'Assemblée, et compte tenu des faits nouveaux survenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 38^e session de l'Assemblée ainsi que de l'orientation future de l'OACI dans ce domaine, le Conseil présente dans la note WP/16 des propositions de révision de la Résolution A38-15 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation.*

16.9 Soucieux de favoriser davantage une approche concertée et cohérente pour la gestion des cybermenaces et des cyberrisques, le Conseil propose dans la note WP/17 un projet de résolution sur la meilleure manière de promouvoir la cybersécurité dans l'aviation civile. La résolution vise à promouvoir la cybersécurité grâce à une approche horizontale, transversale et fonctionnelle, réaffirmant l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'Aviation civiles contre les cybermenaces. Elle cherche aussi à obtenir de l'OACI, des États membres et des parties prenantes de l'industrie, un engagement mondial à promouvoir la cybersécurité dans l'aviation civile et à atténuer les menaces et les risques connexes de manière collaborative et systématique.

16.10 Dans la note WP/98, la Slovaquie, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, présente des propositions relatives aux priorités de la sûreté de l'aviation. Ces propositions s'inspirent des enseignements tirés de la mise en œuvre de la Résolution A38-15 de l'Assemblée et du programme des travaux de l'OACI pour 2014-16, et doivent être prises en compte dans les modifications de la Résolution A38-15 de l'Assemblée et lors de la définition des priorités des travaux de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation pour le triennat 2017-2019.

16.11 Dans la note WP/99, les États-Unis et l'Union européenne et ses États membres, ainsi que les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et EUROCONTROL, s'emploient à promouvoir une approche coordonnée pour atténuer la menace posée par les cyberattaques. La note entérine une approche commune de la gestion des risques en aviation qui définirait des principes et méthodes communs pour identifier, évaluer et atténuer les risques liés aux cyberattaques en vue de garantir une cyberrésilience mondiale et cohérente. En outre, la note souligne la nécessité cruciale de partager les informations sur les cyberincidents et les cybermenaces pour garantir la cyberrésilience mondiale et gérer la nature évolutive des cyberattaques.

16.12 La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) souligne dans la note WP/145 l'importance de s'adapter aux menaces nouvelles et émergentes et d'élaborer de manière proactive des mesures et des éléments indicatifs visant à atténuer les risques liés à ces menaces. En particulier, la note met en lumière la croissance des attaques côté ville et les menaces posées par des personnes autres que les passagers, tels que le personnel aéroportuaire. Reconnaisant les progrès réalisés par l'OACI en matière de sûreté des zones côté ville des aéroports, comme en témoigne la décision de porter au rang de normes les pratiques recommandées les dispositions connexes de l'Annexe 17, la note demande

l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires et l'exécution d'activités de renforcement des capacités pour aider les États à faire face à la menace interne.

16.13 Dans la note WP/175, Singapour, au nom de 23 États membres, souligne qu'il est extrêmement important de relever les défis posés par les cyberattaques. En s'appuyant sur les questions clés examinées lors de la Conférence sur la cybersécurité dans l'aviation civile, tenue à Singapour en juillet 2015, la note propose un certain nombre de mesures que peuvent prendre les organismes de réglementation et les parties prenantes dans un cadre et sous la direction de l'OACI. En particulier, elle demande que les institutions partagent les informations et les meilleures pratiques concernant la cybersécurité dans l'aviation civile pour aider les États et les parties prenantes, conjointement et collectivement, à détecter les tendances, identifier les menaces et élaborer des contre-mesures efficaces.

16.14 L'expérience en matière d'auto-évaluation de la sûreté de l'aviation est soulignée par les États-Unis dans la note WP/177. Il est proposé, au cours du prochain triennat, d'accorder la priorité, dans ce domaine à l'amélioration et au renforcement des outils mis à la disposition des États aux fins de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et de l'évaluation des systèmes de la sûreté. Ces outils peuvent comprendre des informations et des meilleures pratiques sur la manière d'améliorer les auto-évaluations dans le cadre des programmes nationaux de contrôle de la qualité pour la sûreté de l'aviation. L'analyse par arbre de défaillances des données sur la conformité peut indiquer que les problèmes de mise en œuvre sont systémiques et qu'ils appellent des solutions à un niveau fondamental.

16.15 Alors que l'OACI et ses États membres se sont traditionnellement attachés à repérer les menaces externes pesant sur l'environnement de l'aviation civile, les États-Unis font observer, dans la note WP/180, que les systèmes aéronautiques demeurent vulnérables face aux risques internes qui existent dans pratiquement toutes les industries, notamment l'aviation civile. Dans la note, ils demandent instamment aux organisations de l'aviation civile et aux autres autorités de prendre en considération, comprendre et mettre en œuvre les mesures appropriées visant à remédier aux risques internes et à renforcer la sûreté en appuyant directement l'Annexe 17 — *Sûreté*, Chapitre 4, de l'OACI, en tenant compte de l'expérience des États-Unis concernant la lutte contre les risques internes et leur gestion.

16.16 La nécessité de parvenir à une meilleure reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté liées à l'application de contrôles de sécurité aux liquides, aérosols et gels (LAG) et de sacs de sûreté à indicateur d'effraction (STEB) a été soulignée par l'Afrique du Sud dans la note WP/184. Reconnaissant le droit fondamental des États de restreindre le transport de LAG en transit sur leur territoire, la note encourage la reconnaissance mutuelle de mesures équivalentes et une plus grande collaboration entre les États à cet égard.

16.17 Dans la note WP/187, la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) souligne l'importance de la protection de toute l'information numérique et de tous les systèmes informatiques au sein des réseaux aéronautiques, et appelle à une plus grande coordination entre les nombreuses communautés de l'aviation à l'aide de systèmes de technologies de l'information et de la communication (TIC). La note reconnaît aussi que la protection des ressources pertinentes contre les cyberattaques peut être assurée différemment au sein du système aéronautique, en fonction des priorités des parties prenantes. À cet égard, elle appuie une approche commune pour résoudre les problèmes de cybersécurité, laquelle devrait être respectée afin d'intégrer pleinement la cybersécurité dans les programmes de sûreté nationaux, régionaux et internationaux.

16.18 Dans la note WP/198, le Conseil international des aéroports (ACI) appuie les mesures prises par l'OACI concernant la sûreté côté ville et identifie un certain nombre d'actions clés qui apparaissent comme essentielles pour sécuriser le côté ville des aéroports, notamment un mécanisme permettant de mieux partager les informations liées aux menaces entre les entités compétentes telles que les organismes chargés de l'application de la loi, les agences de renseignement et les aéroports. La note met fermement en garde contre la possible mauvaise compréhension de ce qui constitue les zones côté ville par les aéroports, les agences, les autorités et les États. En outre, elle remet en cause la mise en place de points de contrôle de sécurité à l'entrée des terminaux des aéroports, qui pourrait causer de nouvelles vulnérabilités et cibles sous la forme de regroupements de personnes.

16.19 En se fondant sur l'expérience d'un audit mené récemment au titre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA), l'Inde constate, dans la note WP/219, que les fondements de certaines questions de protocole (PQ) au regard des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 ne sont pas clairs. La note tente de combler les écarts entre les PQ et la réglementation en recommandant l'ajout de quelques nouvelles SARP et la suppression de certaines PQ.

16.20 Les questions liées à la mise en œuvre de l'inspection-filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) dans le monde sont soulignées par le Nigéria dans la note WP/254, qui identifie l'absence d'harmonisation des politiques et de partage de renseignements sur les technologies d'inspection-filtrage comme l'obstacle principal à la levée des restrictions sur le transport des LAG.

16.21 Dans la note WP/310, la Fédération de Russie appuie l'approbation par le Conseil de l'OACI de l'Amendement 15 à l'Annexe 17 — *Sûreté*, qui introduit des normes nouvelles et actualisées afin d'atténuer la menace que représentent les zones côté ville des aéroports. La note propose aussi l'introduction d'une nouvelle norme demandant aux États d'installer à l'entrée des zones côté ville du matériel d'inspection radioscopique, des portiques de détection et des détecteurs manuels d'objets métalliques ainsi que des dispositifs de détection d'explosifs en vue de l'inspection-filtrage préliminaire de toutes les personnes qui pénètrent dans les installations de l'aérogare, et l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires.

16.22 L'utilisation d'un système de vidéosurveillance installé à bord des aéronefs de passagers et aux postes de stationnement d'aéronef servant à la surveillance objective pour prévenir les actes d'intervention illicite et mener les enquêtes s'y rapportant est proposée par la Fédération de Russie dans la note WP/311. Cette note énumère les avantages d'équiper les aéronefs et les postes de stationnement d'aéronef de tels systèmes de surveillance et demande que le Conseil de l'OACI examine la nécessité d'élaborer des exigences à cet égard.

16.23 Dans la note WP/312, la Fédération de Russie donne un aperçu de son cadre réglementaire de la sûreté de l'aviation qui tient compte des vulnérabilités intrinsèques de ses infrastructures d'aviation civile et définit les mesures de sûreté appropriées selon une catégorisation établie de ces infrastructures. Cette note invite les États à favoriser l'échange d'informations afin de renforcer la sûreté, les parties prenantes et les infrastructures de l'aviation.

16.24 La Colombie présente dans la note WP/315 un aperçu des travaux réalisés par le Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation OACI/CLAC dans le domaine des systèmes de gestion de la sûreté (SeMS). Cette note met en relief l'engagement du Groupe à élaborer un SeMS dans le cadre d'un programme national pour la mise en œuvre de la gestion de la sûreté de l'aviation, en vue de renforcer

la sûreté de l'aviation dans la région et au-delà. À cette fin, le Groupe demande l'appui des États membres sous la forme de compétences techniques.

16.25 Dans la note WP/327, le Venezuela note avec préoccupation le manque de nouvelles informations sur les LAG constatée ces dernières années et, en particulier, le manque de normes connexes dans l'Annexe 17 — *Sûreté*. L'introduction de telles normes contribuerait à assurer l'adoption d'une approche internationale unique pour la mise en œuvre de mesures et de contrôles liés aux LAG.

16.26 Dans la note WP/330, le Panama présente son expérience concernant les efforts régionaux en vue d'établir un système de contrôle unique de sûreté (OSS) basé sur les orientations existantes de l'OACI, et demande à l'Assemblée d'entériner ces efforts pour les Régions NACC et SAM.

16.27 Dans la note d'information WP/361, la Chine met en relief les efforts visant à réaliser des évaluations des risques de sûreté sur : les succursales outre-mer des entreprises chinoises de transport aérien ; les aéroports de destination outre-mer ; les entreprises étrangères de transport aérien effectuant des vols vers la Chine.

16.28 Dans la note d'information WP/136, l'Inde décrit les efforts qu'elle déploie pour équiper tous ses aéroports de systèmes de contrôle d'accès utilisant l'identification biométrique, en vue de renforcer l'architecture de sûreté dans ses aéroports.

16.29 Dans la note d'information WP/238, l'Indonésie rend compte des progrès réalisés concernant le cadre de la politique de sûreté de l'aviation et la mise en œuvre de stratégies de sûreté de l'aviation dans le pays, appelant l'attention sur les initiatives de sûreté de l'aviation conçues pour empêcher les actes d'intervention illicite.

16.30 Dans la note d'information WP/131, l'Espagne fournit des informations concernant la sûreté de l'aviation dans ses aéroports et ses installations de navigation aérienne, ainsi que les mesures de sûreté correspondant à chaque niveau de menace.

16.31 Dans la note d'information WP/132, l'Espagne appelle l'attention sur ses initiatives législatives concernant les systèmes d'aéronef télépilotes (RPAS) et décrit les conditions d'exploitation pour différents types de RPAS et d'activités nécessitant l'utilisation de RPAS ainsi que les exigences précises pour les exploitants de ces systèmes.

16.32 Dans la note d'information WP/373, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) décrit les progrès réalisés depuis la dernière Assemblée dans des projets conjoints OACI-OMD en ce qui concerne la sûreté et la facilitation du fret aérien.

Analyse

Cadre mondial

16.33 Le Comité note avec satisfaction la mise en œuvre de l'ICASS au cours du triennat 2014-2016, et appuie la proposition de poursuivre à court terme cette stratégie pour le triennat 2017-2019 sur la base de la note WP/14, jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par le GASeP.

16.34 Étant donné que le contexte actuel de menace et de risque exige que la sûreté de l'aviation reste une priorité élevée pour les États, et conformément aux observations de plusieurs États membres citant la Résolution 2309 comme un outil clé permettant de faire avancer les priorités de la sûreté de l'aviation, le Comité soutient l'élaboration accélérée du GAsEP sur la base des concepts présentés dans la note WP/15. Le Comité reconnaît aussi l'appui et les apports fournis par les États et le secteur pour permettre d'élaborer ce plan en temps opportun, y compris en réunissant des experts pour aider à sa rédaction. Les délégués soutiennent les propositions demandant qu'un projet de plan soit disponible pour examen par la vingt-huitième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation prévue en 2017.

16.35 Reconnaisant l'importance des consultations avec les États et les parties prenantes, le Comité demande instamment à l'OACI de veiller à la participation étroite de ce Groupe à l'élaboration du GAsEP et aussi d'envisager d'utiliser d'autres formes d'appui des États, par exemple à travers la fourniture de compétences spécialisées.

Priorités stratégiques pour le prochain triennat

16.36 Il y a un large accord au sein du Comité sur le fait que, compte tenu de l'évolution rapide du contexte de menace et de risque ainsi que de la croissance prévue du trafic, les priorités des politiques pour le prochain triennat devraient viser principalement à :

- a) renforcer les efforts déployés par les États, le secteur et les autres parties prenantes pour assurer la mise en œuvre effective et durable de l'Annexe 17 — *Sûreté* et des SARP liées à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
- b) continuer à prendre des mesures appropriées pour remédier aux risques internes et les atténuer, et encourager le partage accru d'informations ainsi que de l'échange d'outils efficaces et d'autres lignes directrices sur cette question au sein de la communauté aéronautique ;
- c) développer les connaissances, les capacités et une culture de la sûreté dans l'élaboration et l'utilisation des outils et des techniques d'analyse nécessaires pour conduire des autoévaluations en vue de la mise en œuvre effective des SARP liées à la sûreté ; des orientations supplémentaires ; des formations et d'autres outils pour appuyer le renforcement de la mise en œuvre de mesures de sûreté et de systèmes de contrôle de la qualité efficaces ;
- d) renforcer la coopération internationale dans les situations de menace accrue pour veiller au déploiement effectif de mesures supplémentaires ;
- e) perfectionner la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour veiller à ce qu'elle continue de fournir un schéma fiable des normes des mesures de sûreté sur le terrain ;
- f) continuer à améliorer l'efficacité des activités de création de capacités et ainsi renforcer les capacités des États en ce qui concerne la correction des carences.

Cybersécurité

16.37 Reconnaisant l'urgence et l'importance de la protection de l'infrastructure, des données et des informations essentielles ainsi que des systèmes de technologie de la communication de l'aviation

civile, le Comité convient qu'une approche coordonnée s'avère nécessaire pour parvenir à une capacité de résilience acceptable et proportionnée à l'échelle mondiale. À cet égard, il accueille avec satisfaction les mesures proposées dans la note WP/175, et en particulier la création, à l'intention des parties prenantes de l'aviation civile, d'un cadre mondial dans lequel elles pourront promouvoir la cybersécurité grâce à une approche interdisciplinaire et horizontale. Le Comité encourage en outre les États et les parties prenantes du secteur à développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et à jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d'atténuation.

16.38 À la lumière de ce qui précède, le Comité examine le projet de résolution *Promouvoir la cybersécurité dans l'aviation civile* proposé par le Conseil comme moyen de démontrer la volonté de l'OACI et de l'industrie de s'attaquer aux cybermenaces grâce à une approche collaborative, harmonisée et mondiale. Reconnaissant la nécessité de promouvoir une stratégie harmonieuse et cohérente de gestion des cybermenaces et des cyberrisques, le Comité exprime un soutien unanime pour ce projet de résolution.

Sûreté côté ville

16.39 Au cours de l'analyse de la menace pesant sur les zones côté ville des aéroports, le Comité note avec satisfaction les propositions de normes nouvelles et normes révisées de l'Annexe 17 — *Sûreté* visant à promouvoir l'évaluation des risques ainsi que la coordination et la mobilisation effectives des ressources entre les entités pertinentes en vue de la résolution des problèmes côté ville plutôt qu'à prescrire des approches ou des réponses particulières. À cet effet, de nombreux États et le Conseil international des aéroports (ACI) mettent en garde contre le risque de déplacer ou de créer des vulnérabilités lors de la mise en œuvre des mesures de sûreté côté ville, et le Comité convient que celles-ci devraient être appuyées par des évaluations de risques effectuées par des autorités compétentes. Le Comité estime donc que la détermination des zones côté ville et l'élaboration d'orientations et d'éléments indicatifs à cet égard devraient être conformes aux approches et aux principes énoncés dans les SARP de l'OACI, en tenant compte de la pratique existante.

Mesures d'atténuation de la menace interne

16.40 Reconnaissant que l'aviation civile reste vulnérable aux menaces internes, le Comité convient que les États devraient utiliser et partager les orientations et les meilleures pratiques existantes conçues pour atténuer cette menace croissante. Il convient en outre que l'OACI et ses États membres devraient jouer un rôle capital en s'assurant que la communauté de l'aviation est mieux équipée pour comprendre et gérer l'ampleur des attaques contre le système d'aviation facilitées de l'intérieur. Le Comité rappelle alors qu'il y a des éléments indicatifs sur cette question dans le Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973 – Diffusion restreinte) et recommande qu'ils soient actualisés selon les besoins pour tenir compte de l'évolution de cette menace.

Liquides, aérosols et gels

16.41 Le Comité constate que l'utilisation d'explosifs liquides demeure une préoccupation significative de sûreté aéronautique et note les questions soulevées par l'Afrique du Sud et le Nigéria dans les notes WP/184 et WP/254, respectivement, concernant l'harmonisation des politiques, le partage des informations et l'élaboration accélérée d'orientations et de matériel de formation sur les mesures de

contrôle de sûreté des liquides, aérosols et gels (LAG). Tout en reconnaissant le droit fondamental des États d'imposer des restrictions au transport des LAG sur leur territoire, le Comité encourage la reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté équivalentes au moyen d'une plus grande collaboration entre les États. Un certain nombre d'États membres appuient ces initiatives, et le Comité renvoie les questions au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour qu'il poursuive ses travaux.

16.42 Le Comité examine la proposition faite par le Venezuela dans la note WP/327, visant l'insertion dans l'Annexe 17 — *Sûreté* d'une nouvelle norme sur les mesures de contrôle de sûreté, qui peuvent inclure l'inspection/filtrage, à appliquer aux LAG à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé (SRA) des aéroports. Il est convenu que les propositions d'ajout de normes soient renvoyées au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour examen.

Annexe 17 et éléments indicatifs connexes

16.43 Le Comité prend note de propositions relatives à des SARP supplémentaires dans les domaines de la formation, du contrôle de la qualité, des agents de sûreté en vol, de la sûreté des articles de restauration et de la détection des comportements, propositions qui visent à combler un écart entre les SARP liées à la sûreté et les questions de protocole de l'USAP. Le Comité estime qu'il vaudrait mieux que les examens techniques des révisions proposées des SARP et des éléments indicatifs soient effectués par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation.

16.44 Le Comité prend note d'une proposition relative à l'inclusion dans l'Annexe 17 — *Sûreté*, de dispositions sur les systèmes de vidéosurveillance et d'enregistrement à bord des aéronefs et aux postes de stationnement d'aéronef tout en reconnaissant que cette question est actuellement examinée par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et qu'elle reste pertinente pour d'autres groupes d'experts de l'OACI.

Autres questions de politique

16.45 Le Comité se félicite des efforts faits pour mettre en œuvre un système de sécurité à contrôle unique dans les Régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et Amérique du Sud (SAM), ainsi que des mesures prises à cette fin. Des délégués reconnaissent l'importance d'un bon équilibre entre l'efficacité des mesures de sûreté et la facilitation, le rôle que joue l'OACI dans la promotion de la sûreté à contrôle unique, qui devrait être fondée sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation et d'autres principes énoncés dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) de l'OACI.

16.46 Il est suggéré d'encourager les États à adopter une approche axée sur un système de gestion de la sûreté (SeMS) dans le cadre d'un Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), dans la mesure du possible.

16.47 Achevant ses travaux sur ce point de l'ordre du jour, le Comité convient de présenter à la Plénière, pour adoption, la Résolution 16/1 contenant une version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* tenant compte des modifications proposées par le Comité, et la Résolution 16/2 concernant la *Cybersécurité dans l'aviation civile*.

Résolution 16/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

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

Considérant que, dans la Résolution A38-15, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI qui figure dans la Résolution A38-15, Appendices A à I inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 39^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle qu'elle existe à la clôture de la 39^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-15.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

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

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

Considérant que la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés par l'utilisation des aéronefs comme armes de destruction, par le ciblage des aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, des armes légères et des lance-roquettes antichars, par l'emport à bord des aéronefs de liquides, gels et aérosols comme composantes d'un engin explosif improvisé, par le sabotage ou la tentative de sabotage au moyen d'un engin explosif improvisé,

par la capture illicite d'aéronefs ou par l'attaque d'installations aéronautiques, notamment dans les zones côté ville, et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

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

Rappelant que les Résolutions A27-12 et A29-16 restent en vigueur,

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

Rappelant les Résolutions A33-1 et A36-19 et les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002,

Rappelant la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée en sa 37^e session,

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

Rappelant les Communiqués conjoints publiés par les Conférences conjointes OACI-OMD sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation, tenues à Singapour en juillet 2012, à Manama (Bahreïn) en avril 2014 et à Kuala Lumpur (Malaisie) en juillet 2016,

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

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

Consciente des précieux enseignements tirés de la mise en œuvre de l'ICASS, qui a établi la base et le fondement solide nécessaires pour faire face aux défis actuels et futurs sur le plan de la sûreté de l'aviation, et qui devrait être utilisée dans l'élaboration du Plan prospectif pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) comme futur cadre mondial pour le renforcement progressif de la sûreté de l'aviation,

Consciente de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies – Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation,

Reconnaissant l'importance des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du GASeP,

Reconnaissant qu'il est nécessaire pour l'Organisation de continuer de mettre en œuvre l'ICASS, jusqu'à ce que le GASeP soit complètement achevé et approuvé en vue de sa mise en œuvre,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;
2. *Prend note avec horreur* de tous les actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;
4. *Invite* tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite, sur la base de l'orientation stratégique définie dans le cadre de l'ICASS, et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;
7. *Exprime sa gratitude* aux États membres pour les contributions volontaires qu'ils ont apportées, sous la forme de ressources humaines ou financières, l'ICASS, durant le triennat 2014-2016 ;
8. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation autres que celles prévues au budget du programme régulier dans le cadre de l'ICASS ;
9. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de l'ICASS en vue d'établir le GASeP en le fondant sur des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation et en le dotant d'indicateurs concrets et mesurables pour guider l'OACI, les États et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;
10. *Demande* au Conseil de charger le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'élaborer le GASeP dans les délais les plus brefs et de présenter le Plan au Conseil pour approbation et consultation des États membres et des parties prenantes clés au plus tard à la deuxième moitié de 2017 ;
11. *Prie instamment* tous les États membres de participer activement aux consultations mondiales et régionales pour donner au GASeP une dimension véritablement mondiale, et refléter aussi les aspirations, les besoins et les priorités aux niveaux national et régional.

APPENDICE B**Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales
et conclusion d'accords appropriés pour la répression
des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile**a) *Instruments internationaux du droit aérien**L'Assemblée,*

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988), par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010), par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010), par le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal*, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014). Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.int, à la rubrique « Recueil des traités de l'OACI » ;

2. *Appelle* les États qui ne sont pas encore parties aux *instruments de droit aérien mentionnés ci-dessus*, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de ces instruments, et appelle les États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États qu'il importe de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal*, au *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, le *Protocole de 2014 visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de*

détection, et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments.

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

L'Assemblée,

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

1. *Appelle* les États membres à accorder une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes de capture illicite d'aéronefs, des actes ou tentatives d'actes de sabotage ou d'autres actes ou tentatives d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier à inclure, dans leur législation, des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

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

APPENDICE C

Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

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

Considérant qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et des colis exprès, ainsi qu'à la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les menaces pesant sur les zones côté ville des aéroports et les attaques menées ou facilitées par des gens à l'interne,

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

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

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

Considérant que les menaces pesant sur les systèmes de fret aérien et de poste aérienne dans leur ensemble exigent une approche globale de l'élaboration et de la mise en œuvre d'exigences de sûreté et de bonnes pratiques, notamment la coopération avec des organisations internationales telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union postale universelle (UPU) et l'Organisation maritime internationale (OMI),

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

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

Considérant qu'un large éventail de stratégies et d'outils de gestion des risques doit être employé pour aligner les mesures de sûreté avec le risque pour la sûreté afin de garantir l'efficacité et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation,

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

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

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

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

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

3bis. Réaffirme la responsabilité qu'ont tous les États de mettre en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation efficaces dans leur territoire, en tenant compte de la menace qui évolue ;

4. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* et les dispositions relatives à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation* afin d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de remédier à tout écart ou à toute carence de façon urgente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;
5. *Encourage* les États membres à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;
6. *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à l'élaboration, aux essais opérationnels et à la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces ;
7. *Encourage* les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :
- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États et l'industrie, selon qu'il convient, afin d'échanger des renseignements et de détecter rapidement les menaces contre la sûreté des opérations de l'aviation civile ;
 - b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir techniques de filtrage et d'inspection, détection des explosifs, détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, filtrage et accréditation du personnel aéroportuaire, développement des ressources humaines, et recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;
 - c) utiliser des techniques modernes pour détecter des matières interdites et empêcher qu'elles soient emportées à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;
 - d) définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace, qui soient basées sur le risque, efficaces, efficientes, viables d'un point de vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers et sur le commerce légitime ;
 - e) faire face à la menace constante que posent les explosifs sous forme de liquides, d'aérosols et de gels (LAG), y compris la mise en œuvre de solutions technologiques nécessaires pour lever graduellement les restrictions imposées au transport de LAG dans les bagages de cabine ;
 - f) traiter les vols en provenance d'États où il y a inspection-filtrage des LAG de la même façon que les vols en provenance d'États où il y a des restrictions en matière de LAG ;

-
- g) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne :
- i) en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien solide, durable et résistant ;
 - ii) en mettant efficacement en œuvre des normes de sûreté solides ;
 - iii) en adoptant une approche sécurisée, exhaustive, basée sur la chaîne d'approvisionnement pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - iv) en mettant en place et renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - v) en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes d'approvisionnement correspondantes ;
 - vi) en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d'autres États pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - vii) en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- h) prendre en compte les vulnérabilités éventuelles des systèmes d'aéronefs télépilotés afin de prévenir les actes d'intervention illicite ;
- i) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques visant l'aviation civile dans l'espace aérien soient effectuées et que les États communiquent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l'aviation civile aux parties prenantes concernées ;
- j) contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aéroports, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour :
- i. maintenir un équilibre pratique entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ;
 - ii. mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ;
 - iii. éviter de créer des zones de rassemblement de masse, qu'elles soient à l'intérieur ou à proximité de l'aéroport ;
 - iv. entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d'intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent ;
- k) assurer la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces.

8. *Appelle* les États membres à améliorer leur utilisation des mécanismes d'échange de renseignements, notamment les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) fournis par les transporteurs aériens, afin de renforcer la sûreté de l'aviation et de réduire les risques auxquels sont exposés les passagers, tout en garantissant la protection de la vie privée et des libertés civiles ;

9. *Appelle* les États membres, tout en respectant leur souveraineté, à réduire au minimum les perturbations des voyages aériens résultant de la confusion ou d'une interprétation non homogène des normes, en collaborant et en coordonnant des mesures afin de mettre en œuvre les SARP et les éléments indicatifs de manière homogène, efficace et efficiente, et en donnant aux voyageurs des informations claires, bien programmées et facilement accessibles ;

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

11. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général :

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que l'efficacité des mesures de sûreté ne soit pas compromise ;
- b) lorsqu'il le juge utile, d'inscrire des points relatifs à la sûreté de l'aviation à l'ordre du jour des réunions de l'OACI ;
- c) de continuer à promouvoir l'élaboration de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants d'équipements, en vue de l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection-filtrage des passagers et du fret ;
- d) de continuer à travailler avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées, notamment l'inspection-filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers ayant accès aux zones réglementées des aéroports, le renforcement de l'inspection-filtrage des passagers et des bagages, des contrôles de sûreté appropriés pour le fret, la chaîne d'approvisionnement et les fournisseurs de services, ainsi que la sélection et la formation des personnes qui appliquent et mettent en œuvre les mesures de sûreté ;
- e) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;
- f) de continuer à s'occuper des autres types de menaces et de risques, notamment les menaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques qui pèsent sur les zones côté ville des aéroports et sur la sûreté de la gestion du trafic aérien, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation ;

12. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté de l'aviation et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs, en particulier des éléments indicatifs détaillés sur les liquides, les gels et les aérosols ainsi que les facteurs humains, destinés à aider les États membres à réagir aux menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

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

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

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

APPENDICE D

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

a) *Actes d'intervention illicite*

L'Assemblée,

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

Considérant que la sécurité des vols des aéronefs qui sont l'objet d'actes de capture illicite peut être compromise encore davantage par le refus de mettre à leur disposition des aides à la navigation et des services de la circulation aérienne, par le blocage des pistes et des voies de circulation et par la fermeture des aéroports,

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

1. *Exprime sa préoccupation* au sujet des défis que constituent pour la sûreté de l'aviation civile les menaces nouvelles et existantes et l'évolution des méthodes utilisées pour commettre des actes d'intervention illicite ;
2. *Rappelle* à ce propos les dispositions pertinentes des Conventions de Chicago, de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal et du *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, ainsi que le *Protocole de 2014 visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* ;
3. *Recommande* que les États tiennent compte des considérations ci-dessus lorsqu'ils définissent la politique et les plans d'urgence à adopter pour s'opposer aux actes d'intervention illicite ;
4. *Invite instamment* les États membres à porter assistance aux aéronefs qui font l'objet d'un acte de capture illicite, notamment à leur fournir les aides à la navigation et les services de la circulation aérienne et à autoriser leur atterrissage ;
5. *Invite instamment* les États membres à faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir ;
6. *Reconnaît* l'importance des consultations entre l'État sur le territoire duquel un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef ainsi que de la notification par l'État où l'aéronef a atterri aux États de destination présumée ou déclarée ;
7. *Invite instamment* les États membres à coopérer afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite et de tirer parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, dans le cadre de mesures prises sur leur territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef en question ;
8. *Condamne* tout manquement de la part d'un État membre à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement et d'extrader toute personne accusée d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile ou de soumettre sans retard le cas de cette personne aux autorités compétentes ;
9. *Condamne* l'annonce de fausses menaces contre l'aviation civile et *appelle* les États membres à poursuivre les auteurs de tels actes afin d'éviter la perturbation d'activités d'aviation civile ;
10. *Appelle* les États membres à continuer à contribuer aux enquêtes sur de tels actes, ainsi qu'à l'arrestation des responsables et aux poursuites judiciaires.

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

L'Assemblée,

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

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

1. *Note avec préoccupation* que de nombreux États touchés par des actes d'intervention illicite ne communiquent souvent pas au Conseil les comptes rendus officiels sur ces actes ;
2. *Prie instamment* les États de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, ainsi qu'en vertu de l'Annexe 17, de communiquer dès que possible au Conseil, à la suite d'actes d'intervention illicite, tous renseignements utiles requis par ces articles et les SARP, afin que le Secrétariat puisse disposer de renseignements exacts et complets et analyser les tendances et les nouvelles menaces visant l'aviation civile ;
3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, d'inviter les États concernés à communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire ;
4. *Demande* que le Conseil charge le Secrétaire général, en collaboration avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, de suivre, de colliger, de vérifier et d'analyser les actes d'intervention illicite qui ont fait l'objet de comptes rendus, d'informer les États des tendances et des menaces potentielles et nouvelles, et d'élaborer des orientations appropriées pour décourager les menaces nouvelles et existantes.

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution A38-15, Appendice E,

Considérant que l'un des objectifs de l'Organisation reste de veiller à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde,

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

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

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

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

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des plans d'action correctrice des États visant à remédier aux carences détectées durant les audits de l'USAP constitue une partie intégrante et cruciale du processus de surveillance pour atteindre l'objectif général de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde,

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

Considérant l'approbation par le Conseil d'un mécanisme pour traiter les préoccupations significatives de sûreté (SSEC) en temps opportun,

Reconnaissant l'importance d'une stratégie coordonnée pour faciliter l'assistance aux États par l'intermédiaire de la Commission de haut niveau du Secrétariat chargée d'examen du suivi et de l'assistance,

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

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

Considérant que la mise en œuvre intégrale l'USAP-CMA a débuté le 1^{er} janvier 2015,

Rappelant qu'à sa 38^e session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note avec satisfaction* que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;

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

3. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP et de superviser les activités de l'USAP-CMA lorsqu'il évalue les niveaux atteints par les États dans la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation, dans le respect des SARP de l'OACI portant sur la sûreté et dans la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États ;
4. *Demande* au Conseil de charger le Secrétariat de l'OACI d'examiner la portée et la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté, en consultation avec les États membres, pour veiller à ce qu'il fournisse aux États membres des informations fiables concernant la mise en œuvre effective des mesures de sûreté de l'aviation au sol, et que la méthodologie tienne compte d'une approche basée sur le risque pour la mise en œuvre de mesures de sûreté de l'aviation ;
5. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de sûreté de l'USAP-CMA, particulièrement en ce qui concerne la prompte notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;
6. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
 - a) en acceptant les missions de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;
 - b) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA ;
 - c) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;
 - d) en préparant et en soumettant un plan approprié d'action correctrice pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;
7. *Prie instamment* tous les États membres de partager, sur demande, pour autant qu'un tel partage soit approprié et conforme à leur souveraineté, les résultats des audits et d'autres activités de l'USAP-CMA effectués par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État soumis à audit ;
8. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA.

APPENDICE F

Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

L'Assemblée,

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

Considérant que, malgré l'assistance fournie, certains pays, notamment les pays en développement, ne disposent pas d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation et éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien techniques aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté de l'aviation par la mise sur pied d'un cadre international de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation coordonné, ciblé et efficace ;
2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;
3. *Prie instamment* les États qui en sont capables d'aider à fournir un renforcement des capacités, de la formation et autres ressources financières de manière efficace et ciblée, de l'assistance technique, des transferts de technologie et des programmes technologiques, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États de parvenir à un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;
4. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI de fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctives et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17, ainsi que de la capacité de l'OACI de faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
5. *Invite* les États membres à envisager aussi de demander l'aide d'autres organisations internationales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;
6. *Prie instamment* l'OACI, les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;
7. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance en recueillant des renseignements sur ces initiatives ;
8. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI ;
9. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de devenir partenaires pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, en documentant les engagements pris par chacune des parties ;
10. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de renforcer le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation, et de promouvoir d'autres méthodes de formation à la sûreté de l'aviation, telles que l'apprentissage en ligne et l'apprentissage hybride ;
11. *Prie instamment* les États membres de fournir de la documentation de formation afin d'aider au développement et aux mises à jour futurs du Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation, *notamment* des malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et des ateliers sur la sûreté de l'aviation ;

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

13. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté ;

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

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants pour garantir qu'une coopération efficace entre les États en matière de sûreté de l'aviation favorise davantage la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation :

- a) respect de l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;
 - b) reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ;
 - c) concentration sur les résultats en matière de sûreté ;
4. *Prie instamment* tous les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC), créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;
5. *Prie instamment* le Conseil de demander au Secrétaire général de promouvoir des initiatives permettant la création de plates-formes technologiques pour l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;
6. *Demande* au Conseil de continuer :
- a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
 - b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
 - c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;
7. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et existantes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

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

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre

le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), l'Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNCTITF), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), la Commission arabe de l'aviation civile, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

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

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

Déclaration sur la sûreté de l'aviation (adoptée par la 37^e session de l'Assemblée)

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

- 1) renforcer et promouvoir l'application effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier celles de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et élaborer des stratégies pour faire face aux menaces actuelles et émergentes ;
- 2) renforcer les procédures de filtrage de sûreté, mettre l'accent sur les facteurs humains, faire appel aux technologies modernes pour détecter les articles interdits et appuyer la recherche et le développement en technologie de détection d'explosifs, d'armes et d'articles interdits afin de prévenir les actes d'intervention illicite ;
- 3) élaborer de meilleures mesures de sûreté pour protéger les installations aéroportuaires et améliorer la sûreté en vol, avec des renforcements appropriés de la technologie et de la formation ;

- 4) élaborer et mettre en place des mesures renforcées et harmonisées ainsi que de bonnes pratiques pour la sûreté du fret aérien, en tenant compte de la nécessité de protéger toute la chaîne d'approvisionnement de fret aérien ;
- 5) promouvoir le renforcement des mesures de sûreté appliquées aux documents de voyage et la validation de ces documents au moyen du Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, en parallèle avec des renseignements biométriques, ainsi que l'engagement à signaler régulièrement les passeports perdus ou volés à la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés afin d'éviter que ces documents de voyage ne soient utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ;
- 6) améliorer la capacité des États membres de remédier aux carences constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) en veillant à ce que les résultats des audits soient mis à la disposition des États membres, ce qui permettrait de mieux cibler les efforts pour renforcer les capacités et l'assistance technique ;
- 7) apporter une assistance technique aux États qui en ont besoin, notamment en ce qui concerne le financement, le renforcement des capacités et le transfert de technologie pour répondre efficacement aux menaces contre la sûreté de l'aviation, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie ;
- 8) promouvoir un recours accru aux mécanismes de coopération entre États membres et avec le secteur de l'aviation civile, pour l'échange des renseignements sur les mesures de sécurité afin d'éviter les chevauchements, s'il y a lieu, et pour la détection rapide des menaces contre la sûreté de l'aviation civile et la communication en temps utile de renseignements à leur sujet, y compris par la collecte et la transmission de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), comme aide à la sûreté, tout en assurant la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers ;
- 9) mettre en commun les meilleures pratiques et les renseignements dans une gamme de domaines clés tels que les techniques de filtrage et d'inspection, y compris les évaluations de la technologie de filtrage avancée pour la détection d'armes et d'explosifs, la sécurité des documents et la détection des fraudes, la détection des comportements et l'analyse des risques fondée sur les menaces, le filtrage des employés d'aéroport, la vie privée et la dignité des personnes, et la sûreté des aéronefs.

Résolution 16/2 : Cybersécurité dans l'aviation civile

L'Assemblée,

Considérant que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et intégré constitué de technologies de l'information et des communications essentielles à la sécurité et à la sûreté des vols d'aviation civile,

Notant que le secteur de l'aviation dépend de plus en plus de la disponibilité des systèmes de technologies de l'information et des communications, ainsi que de l'intégrité et de la confidentialité des données,

Consciente que la menace représentée par les cyberincidents pour l'aviation civile évolue rapidement et continuellement, que les responsables de ces menaces sont animés d'intentions malveillantes et concentrent leurs efforts sur la perturbation de la continuité des activités et le vol d'informations pour des motivations politiques, financières ou autres, et que cette menace peut facilement évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques de l'aviation civile dans le monde entier,

Reconnaissant que tous les problèmes de cybersécurité qui compromettent la sécurité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels, et devraient donc être traités par l'application de systèmes de gestion de la sécurité,

Réaffirmant l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces,

Considérant la nécessité de travailler de façon collaborative en vue de l'élaboration d'un cadre mondial efficace et coordonné permettant aux parties prenantes de l'aviation civile de relever les défis en matière de cybersécurité, et de prendre des mesures à court terme pour renforcer la résistance du système mondial de l'aviation aux cybermenaces qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile,

Reconnaissant la valeur des initiatives, plans d'action, publications et autres médias conçus pour faire face aux problèmes de cybersécurité de manière collaborative et approfondie,

Rappelant les initiatives des dirigeants du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), de l'Association du transport aérien international (IATA), du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et de l'OACI qui attestent la nécessité de travailler ensemble et d'être guidés par une vision, une stratégie et une feuille de route communes pour renforcer la protection du système mondial de l'aviation contre les cybermenaces et sa résistance à celles-ci,

Reconnaissant la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et des solutions en matière de cybersécurité,

1. *Invite* les États et les parties prenantes de l'industrie à prendre les mesures suivantes pour contrer les cybermenaces auxquelles est confrontée l'aviation civile :

- a) Déterminer les menaces et les risques associés aux éventuels cyberincidents contre les vols et les systèmes critiques de l'aviation civile, et les graves conséquences que peuvent entraîner de tels incidents ;
- b) Définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité dans l'aviation civile ;
- c) Encourager le développement d'une compréhension commune entre les États membres pour ce qui est des cybermenaces et des cyberrisques, et l'élaboration de critères communs pour établir la criticité des ressources et des systèmes qui nécessitent une protection ;
- d) Encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité dans l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;

- e) Développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d'atténuation ;
- f) Sur la base d'une compréhension commune des cybermenaces et des cyberrisques, adopter une approche souple et fondée sur les risques pour la protection des systèmes critiques d'aviation grâce à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la cybersécurité ;
- g) Encourager une solide culture générale en matière de cybersécurité dans les organismes nationaux et dans l'ensemble du secteur de l'aviation ;
- h) Déterminer les conséquences judiciaires des activités qui compromettent la sécurité de l'aviation en exploitant les cybervulnérabilités ;
- i) Promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de normes, stratégies et meilleures pratiques internationales relatives à la protection des systèmes critiques de technologies de l'information et des communications utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile ;
- j) Établir des politiques et affecter des ressources, au besoin, afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient résistants ; les méthodes de transfert de données soient sécurisées, assurant ainsi l'intégrité et la confidentialité des données ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;
- k) Collaborer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui met à contribution la navigation aérienne, la communication, la surveillance, l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs et d'autres disciplines pertinentes.

2. *Charge* le Secrétaire général :

- a) d'aider les États et l'industrie à prendre ces mesures et de leur faciliter la tâche en ce sens ;
- b) de veiller à ce que les questions de cybersécurité soient dûment examinées et coordonnées dans toutes les disciplines pertinentes de l'OACI.