



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI RELATIVE À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En 2022, l'Assemblée de l'OACI réunie en sa 41^e session a adopté la résolution A41-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*. En application du 2^e paragraphe du dispositif de la résolution A41-18, cet exposé récapitulatif doit être réexaminé à chaque session ordinaire de l'Assemblée. Les propositions de révision de la résolution A41-18 figurant en appendice de la présente note de travail sont présentées à l'examen de l'Assemblée.

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

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Rendre chaque vol sûr et sécurisé</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités de l'OACI visées dans le projet de note de travail de l'Assemblée ci-joint devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022) Doc 10118, <i>Plan mondial pour la sûreté de l'aviation</i> (GASep) Lettre AS 8/1.5-25/53, <i>Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation</i> , datée du 22 mai 2025 A42-WP/4, <i>Mise en œuvre des programmes d'audits de sécurité et de sûreté – Méthode de surveillance continue (CMA) de l'OACI</i> A42-WP/13, <i>Suites du débat ministériel de haut niveau tenu pendant la semaine de la sûreté de l'OACI 2024, à Mascate (Oman)</i>

1. INTRODUCTION

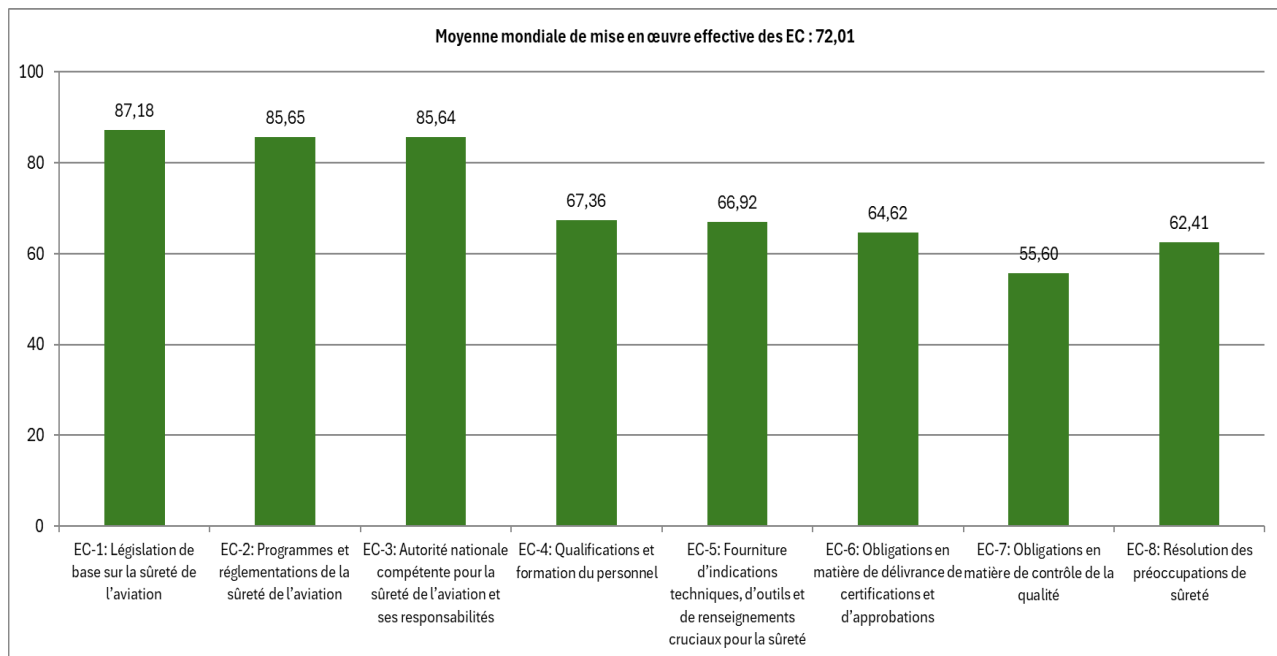
1.1 Depuis la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, le domaine de la sûreté de l'aviation a connu des évolutions importantes qui ont été prises en compte dans la modification de l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation et sont décrites ci-après.

2. PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DEPUIS LA 41^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

2.1 L'Assemblée de l'OACI, lors de sa 41^e session tenue en 2022, a demandé que le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP), qui était en vigueur depuis novembre 2017, soit révisé en tenant compte des enseignements tirés de la mise en œuvre jusqu'à présent et des changements survenus dans l'industrie aéronautique, y compris l'expérience de la pandémie de COVID-19. L'Équipe spéciale sur le GASeP du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) a ensuite commencé à travailler sur un projet de deuxième édition du GASeP, qui a ensuite été approuvé par le Conseil de l'OACI en juin 2024. En tant que document stratégique destiné à guider les États, le secteur et l'OACI dans leurs efforts pour renforcer la sûreté de l'aviation, la deuxième édition du GASeP réaffirme l'objectif ambitieux de créer et de maintenir un système mondial de sûreté de l'aviation solide qui repose sur la mise en œuvre intégrale et effective des normes de sûreté de l'aviation de l'OACI par tous les États membres.

2.2 Dans la poursuite de cet objectif, le GASeP met en évidence six domaines prioritaires globaux¹ sur lesquels les États, le secteur et les autres parties prenantes peuvent concentrer leurs efforts, et qui sont d'égale importance. Il est rappelé que les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif seront suivis en permanence afin d'améliorer objectivement la mise en œuvre effective chaque année. Des jalons mondiaux définis pour 2027 (65 % des États auront un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 %), 2030 (80 % des États auront un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 %) et 2033 (100 % des États auront un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 %) sont inclus comme points de contrôle sur la base desquels la communauté mondiale évaluera les progrès réalisés et prendra des mesures pour s'assurer que la réalisation de l'objectif ambitieux reste sur la bonne voie. Il convient de noter que la moyenne mondiale de mise en œuvre effective par les États, également appelée indicateur de durabilité, était de 72 % au 31 décembre 2024.

¹ <https://www.icao.int/Security/Pages/Global-Aviation-Security-Plan.aspx>



2.3 Afin de favoriser une compréhension et une collaboration plus larges sur les défis et opportunités auxquels sont confrontées la sûreté et la cybersécurité de l'aviation, et à titre d'étape préparatoire pour définir l'ordre du jour et orienter le programme de travail de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, un débat ministériel de haut niveau s'est tenu le 11 décembre 2024 dans le cadre de la Semaine de la sûreté 2024 de l'OACI, accueillie par l'Autorité de l'aviation civile d'Oman, à Mascate. Ce débat a également constitué le cadre pour l'approbation de la déclaration de Mascate, qui englobe la sûreté et la cybersécurité de l'aviation, ainsi que la protection des infrastructures critiques de l'aviation. La Déclaration de Mascate affirme que l'aviation relie le monde, rendant possible le commerce, le tourisme et le développement, et qu'elle doit donc être protégée de manière appropriée. Elle met également l'accent sur la collaboration, la capacité de reconnaître les menaces, l'intégration de la sécurité et de la sûreté, et la garantie d'effectifs bien formés, motivés et compétents [voir la note A42-WP/13 sur les suites du débat ministériel de haut niveau tenu à l'occasion de la Semaine de la sûreté 2024 de l'OACI à Mascate (Oman)].

2.4 Les événements récents en matière de sûreté signalés à l'OACI comme actes d'intervention illicite impliquaient des engins incendiaires improvisés (EII) expédiés dans le fret aérien et la poste aérienne qui se sont enflammés avant d'être chargés à bord d'aéronefs. Ces graves événements qui ont touché les chaînes logistiques du fret aérien et de la poste aérienne ont incité certains États à imposer des mesures réglementaires sur certaines catégories d'expéditions pour les vols internationaux à destination de leur juridiction. Ces restrictions vont de l'application de mesures d'inspection-filtrage supplémentaires à l'interdiction du chargement de certaines expéditions de fret aérien et de poste aérienne. Le Groupe d'experts AVSEC, qui s'est réuni à Montréal du 7 au 11 avril 2025, a encouragé la mise en place d'une réponse internationale coordonnée pour faire face à cette nouvelle menace, en tenant compte des éléments suivants :

- a) nécessité de renforcer davantage la résilience du secteur du fret aérien et d'harmoniser les approches des États membres pour se prémunir contre des menaces croissantes et évolutives ;
- b) nécessité d'un partage rapide des informations pour aider les États et les parties prenantes à comprendre la nature de la menace, ce qui permettrait aux autorités de sûreté et aux parties prenantes concernées de réagir rapidement par des mesures et des considérations appropriées et d'éclairer ainsi l'élaboration de réponses et de mesures, le cas échéant ;

- c) possibilité pour l'OACI de collaborer plus étroitement avec l'Union postale universelle (UPU) et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) afin de favoriser une meilleure compréhension des priorités et des programmes de travail de chacun et d'œuvrer en faveur d'une plus grande harmonisation des mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne.

2.5 Le Programme universel OACI d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) est mis en œuvre par la Section des audits de sûreté de l'aviation (ASA). Au cours des trois dernières années, 114 activités USAP-CMA ont été menées et un certain nombre d'améliorations ont été apportées au programme avec l'aide du Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) sur l'USAP-CMA. De nombreux États ont contribué au succès du programme en participant au SSG, en détachant des experts comme auditeurs, en apportant des contributions financières, en soutenant des initiatives de formation et en envoyant des personnes détachées à long terme comme chefs d'équipe d'audit. La note A42-WP/4 fournit plus de précisions sur les travaux de mise en œuvre de l'USAP-CMA.

2.6 Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et de développement — Sûreté (ISD-SEC) fournit une assistance ciblée et un renforcement des capacités, sur la base d'un processus d'évaluation des besoins, pour remédier aux lacunes recensées en matière de sûreté de l'aviation afin d'aider les États à mettre en œuvre les prescriptions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*. Le programme ISD-SEC continue de fournir une assistance et une formation en matière de sûreté de l'aviation dans toutes les langues de travail, à la disposition de tous les États du monde. Soutenu par des contributions volontaires financières et en nature des États, le programme utilise le réseau des centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC), des instructeurs certifiés, des modules de formation et d'ateliers, ainsi que des outils d'assistance et de renforcement des capacités.

3. PROPOSITION DE MODIFICATIONS DE L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF

3.1 À la lumière des développements décrits ci-dessus, et après consultation du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), il est proposé d'apporter un certain nombre de modifications à la résolution A41-18 de l'Assemblée, notamment :

- a) dans l'**appendice A** (Politique générale), certaines modifications sont introduites pour s'aligner sur les piliers de la Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation. Par exemple, des considérants sont introduits qui reconnaissent le secteur de l'aviation comme infrastructure critique dont dépendent la sécurité nationale, la prospérité et le développement et demandent que la sûreté et la cybersécurité de l'aviation soient traitées avec la plus haute priorité. L'appendice fait également référence à de nouveaux cadres politiques tels que la deuxième édition du GAsEP et met en évidence les menaces nouvelles et en évolution qui pèsent sur la sûreté de l'aviation, notamment la menace que présentent les EII placées dans le fret aérien et la poste aérienne ;
- b) pas de proposition de modification de l'**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) ;
- c) dans l'**appendice C** (Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté), des modifications soulignent l'importance de la professionnalisation, des compétences spécialisées et de la promotion d'une culture de collaboration à tous les niveaux du secteur aéronautique, en particulier pour faire face aux menaces pesant sur le fret aérien et la poste aérienne, ainsi que sur les chaînes logistiques mondiales, résultant de tentatives de sabotage par

le placement d'EII à bord d'aéronefs. La résolution appelle également au partage des meilleures pratiques mises en œuvre pour atténuer la menace que représentent les EII et lorsqu'une nouvelle technologie a été mise au point pour faciliter leur détection ;

- d) dans l'**appendice D** (Le Programme universel OACI d'audits de sûreté de l'OACI – Méthode de surveillance continue), des modifications mineures sont proposées en ce qui concerne l'utilisation des informations d'audit à l'appui des travaux de développement de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et pour exhorter le Secrétariat à poursuivre les travaux en cours afin d'améliorer l'efficacité et l'efficience du programme. La principale modification est l'introduction dans la résolution d'un libellé invitant tous les États membres à accepter un audit prévu par l'OACI. Cette nouvelle proposition de texte fait suite aux fréquentes demandes de report, qui ont des répercussions importantes sur le budget du programme d'audit ;
- e) dans l'**appendice E** [Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et de développement — Sûreté (ISD-SEC)], le principal changement est la mention spécifique de l'importance de l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI pour ce qui est d'élargir l'accès à la formation, à l'assistance et au renforcement des capacités des États en matière de sûreté de l'aviation et de cybersécurité. Ces efforts devraient par ailleurs être guidés par la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation de l'OACI ;
- f) pas de proposition de modification de l'**appendice F** (Action du Conseil en vue d'une coopération multilatérale et bilatérale dans différentes régions du monde) ;
- g) dans l'**appendice G**, une modification mineure est proposée pour soutenir les groupes régionaux de l'OACI dans le domaine de la sûreté et de la cybersécurité de l'aviation, ainsi que les programmes coopératifs de sûreté de l'aviation qui existent dans différentes régions et sont essentiels pour aider les États à mettre en œuvre les normes de l'OACI visant le renforcement des efficacités opérationnelles.

A41-18 A42-xx : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation 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 A410-181, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation qui figure dans la résolution A410-181, appendices A à G inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 42^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 sûreté de l'aviation, telle qu'elle existe à la clôture de la 42^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A410-181.

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 principale menace~~ continuent de menacer ~~contre~~ son développement sûr et ordonné et que par conséquent l'aviation civile doit être protégée efficacement,

Considérant la nature évolutive de la menace d'actes de terrorisme préjudiciables, y compris ceux posés par les engins explosifs dissimulés, la nouvelle menace que représentent les engins incendiaires improvisés (EII) placés dans le fret aérien et d'autres utilisations abusives du système de fret aérien à des fins malveillantes, les engins explosifs dissimulés, les attaques côté ville, les menaces sol-air, notamment les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres attaques perpétrées à distance, les menaces chimiques, les attaques au moyen de systèmes d'aéronef non habité (UAS), l'utilisation abusive du système de fret aérien à des fins terroristes, l'utilisation d'aéronefs comme armes, les cyberattaques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et notamment les menaces internes, qui 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 personnes peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que certaines menaces, certains scénarios d'attaques et certains engins improvisés ciblant le transport aérien sont de plus en plus perfectionnés,

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

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

Notant que l'exploitation du secteur de l'aviation pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ainsi que pour la traite d'êtres humains et le trafic d'espèces sauvages et d'autres marchandises illicites, peut mettre au jour ou accentuer des vulnérabilités susceptibles d'être exploitées par ceux qui cherchent à perpétrer des actes d'intervention illicite,

Rappelant la résolution A40-12 relative à la Déclaration sur la sûreté de l'aviation,

~~*Rappelant les communiqués conjoints publiés par les conférences conjointes OACI-Organisation mondiale des douanes (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,*~~

Consciente de l'importance d'une approche commune de l'Organisation des Nations Unies, fondée sur la coopération et la coordination de l'ensemble des organes et institutions spécialisées des Nations Unies concernés, selon laquelle le secteur aéronautique constitue une infrastructure essentielle dont dépendent la sécurité nationale, la prospérité et le développement, ainsi que l'économie mondiale,

Consciente des résolutions 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) et 2617 (2021) du Conseil de sécurité de l'ONU relatives aux menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes,

Consciente de l'instrument que constitue la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies (2006) au service des efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme, dont le huitième examen a été adopté en 2023 par la résolution (A/RES/77/298) de l'Assemblée générale,

Consciente de la Déclaration de Delhi (2022) du Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies sur la lutte contre l'utilisation des technologies nouvelles et émergentes à des fins terroristes,

Consciente des initiatives menées par l'OACI et ses États membres pour mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies visant à amplifier les efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme, notamment en prenant des mesures concrètes afin de renforcer les capacités des États membres pour contrer les menaces terroristes et d'intensifier la coordination des activités antiterroristes entreprises par le système des Nations Unies,

Notant que des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation ~~dans le monde~~ (GASeP) ont abouti avec succès à l'adoption initiale du Plan par le Conseil en novembre 2017 et à l'adoption de la deuxième édition du GASeP en juin 2024,

Prenant note des efforts accrus auxquels les États membres doivent consentir en vue d'atteindre les objectifs ambitieux ~~mondiaux~~ du GASeP d'établir et de consolider un système mondial de sûreté de l'aviation, reposant sur une mise en œuvre complète et effective des normes de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation dans tous les États membres ~~pour 2023 et 2030~~, avec le soutien collectif des autres États membres, de l'OACI, des organisations régionales, ~~de l'industrie du secteur~~ et de toutes les autres parties prenantes,

Notant l'importance de la mise en œuvre et de la promotion, tant par l'OACI que par les États membres, de pratiques de sûreté à l'échelle mondiale basées sur les risques, appropriées et proportionnelles à la menace,

Soulignant qu'il est nécessaire de ne pas baisser la garde, car l'absence perçue d'incidents graves qui menacent la sûreté ou la cybersécurité de l'aviation ne signifie pas que le risque est moindre, et que des mesures proactives demeurent essentielles,

Notant qu'il reste nécessaire d'encourager les États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes à renforcer la sensibilisation à la sûreté et à instaurer une culture de la sûreté en aviation qui soit solide et effective,

Consciente des feuilles de route régionales adoptées aux conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en Égypte, au Panama, au Portugal et en Thaïlande entre 2017 et 2018,

Rappelant le Communiqué de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en novembre 2018, ainsi que les conclusions et les recommandations de la Conférence,

Consciente de la Déclaration ministérielle de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation, adoptée lors de la Semaine de la sûreté 2024 de l'OACI à Mascate (Oman) le 11 décembre 2024,

Rappelant l'importance pour les États membres de dresser un panorama exhaustif de la sûreté et d'autres disciplines de l'aviation et de maintenir une coordination efficace entre leurs différents organes afin de

veiller à ce que toutes les informations utiles soient examinées et à ce que les conséquences de toute mesure sur les activités de l'aviation civile, notamment sur la sécurité de l'aviation, soient évaluées,

Notant que le fret aérien joue un rôle crucial dans le transport des biens essentiels, y compris les fournitures médicales et les vaccins, comme cela a été le cas lors de les restrictions et les mesures de santé publique découlant de la pandémie de COVID-19 ont eu de graves répercussions sur le secteur aéronautique et que l'OACI et les États membres doivent tenir compte de ces répercussions lorsqu'ils prennent des décisions en matière de politiques et de mesures relatives à la sûreté de l'aviation,

Rappelant les communiqués conjoints publiés par les conférences conjointes OACI-Organisation mondiale des douanes (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,

Considérant que les actes ou tentatives d'actes de sabotage sous forme d'engins incendiaires placés dans le fret aérien et/ou la poste aérienne présentent de nouveaux risques pour la sûreté et la sécurité des chaînes logistiques mondiales et ont des effets dévastateurs sur les économies nationales interconnectées et le commerce mondial,

Réaffirmant les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), entre autres la nécessité l'importance d'assurer le flux ordonné du trafic, en toute sécurité et sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation, la résilience à long terme de l'aviation internationale et l'intégration des enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes des événements mondiaux actuels et des précédents,

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 d'aéronefs civils en vol et d'aéroports civils par des missiles sol-air, des engins incendiaires contre le fret aérien et la poste aérienne ainsi que la chaîne logistique, des attaques au moyen d'UAS et d'autres attaques à distance, ainsi que l'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 la protection la sûreté de l'aviation contre des menaces complexes et sophistiquées est essentielle à la durabilité du transport aérien et que la sûreté et la cybersécurité de l'aviation doivent continuer à les traiter être traitées comme une des questions de la plus haute priorité, et que l'OACI et ses États membres lui devant leur accorder des ressources appropriées, comme c'est le cas pour d'autres aspects de l'aviation civile ;
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 exigées et recommandées dans l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et dans les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires, acteurs aux méthodes sophistiquées 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 et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;

7. Invite l'OACI et ses États membres à mettre en œuvre les résolutions 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 et 2482 du Conseil de sécurité des Nations Unies, dans leurs domaines de compétence respectifs, et à assumer collectivement le rôle de chef de file mondial de l'OACI dans la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

7bis Invite l'OACI et ses États membres à mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et la Déclaration de Delhi du Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies sur la lutte contre l'utilisation des technologies nouvelles et émergentes à des fins terroristes, en particulier celles qui sont énoncées dans les principes directeurs non contraignants sur les menaces que représente l'utilisation d'UAS à des fins terroristes ;

8. Notant le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, ~~demande au~~ charge le Secrétaire général de donner plus d'importance à la sûreté de l'aviation au sein de l'Organisation et de ses bureaux régionaux et d'assurer la durabilité à long terme du programme de sûreté de l'aviation de l'Organisation dans le contexte du budget ordinaire ;

9. Prie instamment tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation grâce à des contributions volontaires sous la forme de ressources humaines et financières, autres que celles prévues au budget ordinaire ;

9bis. Prie instamment tous les États membres d'assurer la mise en œuvre effective des normes de l'OACI, de s'efforcer de réaliser collectivement l'objectif ambitieux du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) de l'OACI et ses six domaines prioritaires, et de participer activement aux efforts déployés à l'échelle mondiale et régionale pour atteindre cet objectif ambitieux ;

10. Charge le Conseil de veiller à ce que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation examine régulièrement le GASeP afin qu'il reste pertinent, que ses priorités répondent aux menaces actuelles et nouvelles et qu'il continue à servir d'outil utile à l'appui des efforts déployés par les États membres pour parvenir à une mise en œuvre intégrale des dispositions de l'Annexe 17 – Sûreté de l'aviation ;

11. Charge le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GASeP, ~~lorsqu'il affinera le Plan, y compris les changements survenus au sein du secteur aéronautique des suites de la pandémie de COVID-19, en s'assurant qu'il comporte des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation,~~ en tenant compte des jalons mondiaux définis pour 2027, 2030 et 2033, qui sont inclus comme points de contrôle sur la base desquels la communauté mondiale évaluera les progrès réalisés, ainsi qu'un mécanisme de suivi de l'avancement faisant appel à des processus et outils existants afin d'aider l'OACI,

les États membres et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;

12. *Charge* le Secrétaire général de continuer à examiner et à améliorer de façon globale les plans et programmes de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation à l'aide de mécanismes de consultation des États membres et du secteur, pour veiller à ce que ces plans et programmes continuent de servir l'objectif voulu et soient adaptés aux problématiques nouvelles et émergentes en matière de sûreté de l'aviation ; tout en réfléchissant à des approches novatrices permettant d'améliorer ou de renforcer leur efficacité. Les conclusions des examens, notamment les recommandations en découlant, devraient être régulièrement transmises au Conseil ;

~~13. — Prie instamment tous les États membres de participer activement aux efforts entrepris aux niveaux mondial et régional visant à réaliser les objectifs, les cibles et les priorités du GAsEP aux niveaux national et régional, compte tenu des objectifs ambitieux mondiaux du GAsEP pour 2023 et 2030 ;~~

~~14~~¹³. *Prie instamment* tous les États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes de continuer à prendre des mesures concrètes en vue de renforcer la culture de la sûreté en aviation à l'appui d'une mise en œuvre effective des mesures de sûreté, et de faire mieux connaître la sûreté et les comportements optimaux en la matière à toutes les entités et personnes.

APPENDICE B

Instruments internationaux de droit aérien, 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) et au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1988*, 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 au *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014)¹;

2. *Appelle* les États membres 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 membres qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Secrétaire général de continuer à rappeler aux États membres qu'il importe de devenir parties aux conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1988*, au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* de 2010, au *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* de 2014, 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 membres 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 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 d'intervention illicite contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités et en concluant des accords appropriés prévoyant l'extradition des personnes qui commettent des attaques criminelles contre l'aviation civile internationale.

¹ 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 ».

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 des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures visant à atténuer la menace, notamment celles figurant dans l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

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~~ personnes à l'interne,

Considérant que les menaces pesant sur les systèmes de fret aérien et de poste aérienne dans leur ensemble, y compris les menaces liées à des engins incendiaires pesant sur le fret aérien et la poste aérienne et les chaînes logistiques mondiales du fait de tentatives de sabotage par le placement d'EII à bord d'aéronefs, exigent une approche globale de l'élaboration et de la mise en œuvre d'exigences de sûreté et de bonnes pratiques, notamment la poursuite du partage de renseignements et de 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) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC). À cet égard, les États devraient partager les nouvelles pratiques optimales mises en œuvre pour atténuer la menace que représentent les EII et lorsqu'une nouvelle technologie a été mise au point pour faciliter leur détection,

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

Considérant que l'application effective 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, compte tenu des incidences non désirées qu'ils pourraient avoir sur la sécurité de l'aviation civile. La coordination efficace de la sécurité, de la sûreté et de la cybersécurité de l'aviation bénéficiera à son tour du partage des connaissances et du renforcement des efforts,

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 et compétent, en plus des vérifications des antécédents,

de la certification et du contrôle de la qualité,

~~Considérant que du fait de la pandémie de COVID-19, il a parfois fallu autoriser un assouplissement temporaire de certaines obligations en matière de sûreté,~~

~~Mesurant combien il importe de bien évaluer et traiter les risques liés à la reprise des activités de l'aviation, en prêtant une attention particulière à ceux qui sont dus aux incidences de la pandémie sur le personnel,~~

~~Considérant que la pandémie de COVID-19 oblige à répondre aux menaces et aux risques de sûreté en tenant compte des nouveaux risques sanitaires, tout en trouvant un équilibre entre facilitation et durabilité,~~

Considérant que l'intégration d'une solide culture de la sûreté pour tous les personnels, tant dans des fonctions liées à la sûreté que dans des fonctions non liées à la sûreté, à tous les niveaux et dans l'ensemble du domaine de l'aviation, est impérative pour le développement et la stabilité d'un environnement de sûreté efficace,

Considérant que des innovations en matière de technologie et de processus et une formation adaptée sont requises pour mettre en place des mesures de facilitation et de sûreté de l'aviation efficaces et efficientes pour les passagers et le fret et pour définir l'avenir des régimes d'inspection-filtrage de sûreté, tout en reconnaissant les compétences spécialisées nécessaires pour exploiter et gérer les technologies actuelles et nouvelles liées à la sûreté de l'aviation, et recruter et former le personnel à leur utilisation, tout en poursuivant les efforts pour attirer la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

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 qui soient fondées sur les preuves et sur les risques, viables sur le plan opérationnel et proportionnelles à 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 se conformer aux dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;
2. *Prie instamment* tous les États membres, à titre individuel et en coopération avec les autres États membres, 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 ;
3. *Réaffirme* la responsabilité qu'ont tous les États membres 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 de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté 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), l'*Aviation Security Training Manual* de l'OACI (Doc 10207) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web public de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États membres à accorder une grande importance aux normes récemment adoptées pour faire face aux menaces internes et à assurer leur application effective dans le cadre de leurs attributions respectives, et à continuer à adapter et adopter des mesures pour lutter contre ces menaces ;

6. *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 ;

7. *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 et de technologies, de techniques et de processus novateurs ;

8. *Encourage* les États membres et le secteur aéronautique à coordonner leurs efforts afin de faire évoluer l'inspection-filtrage de sûreté de l'aviation pour la rendre plus agile dans sa réponse à de nouvelles menaces, la fluidifier et la centrer davantage sur les voyageurs, tout en veillant à répondre à tout moment aux objectifs de sûreté de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* ;

9. *Encourage* les États membres et toutes les entités de l'aviation à promouvoir une culture de la sûreté de l'aviation qui soit solide et efficace, en s'appuyant notamment sur l'élaboration de programmes et de campagnes de sensibilisation du personnel et du public à la sûreté soulignant que la sûreté est l'affaire de tous ;

10. *Prie instamment* les États membres de trouver les ressources nécessaires pour disposer de professionnels qualifiés et compétents afin de réglementer, d'assurer, de poursuivre et de superviser la mise en œuvre effective des mesures liées à la sûreté de l'aviation de conserver des effectifs compétents, motivés et bien formés et de prendre des mesures destinées à garantir et à maintenir les compétences dont disposait le personnel avant la pandémie de COVID-19 ;

11. *Encourage* les États membres à mettre en œuvre une supervision efficace de tous les aspects de leur régime de sûreté de l'aviation, notamment en appliquant des techniques à distance lorsque des restrictions ou d'autres circonstances ne permettent pas la réalisation d'activités de suivi sur site, pour s'assurer que des mesures de sûreté sont mises en œuvre de façon efficace et durable ;

12. *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, 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 membres et l'industrie, selon qu'il convient, pour un échange rapide de renseignements et la détection précoce des menaces contre la sûreté des opérations de l'aviation civile, y compris les cybermenaces. Sur le plan technique, tous les experts concernés devraient être associés à

ce partage rapide de renseignements ;

- b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir les techniques de filtrage et d'inspection, la détection des explosifs et des engins incendiaires, la détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, le filtrage et l'accréditation du personnel aéroportuaire, le développement des ressources humaines, et la recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;
- c) utiliser des techniques modernes avancées pour détecter des articles et matières interdites et empêcher qu'ils soient emportés 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 fondées sur les preuves et sur les risques, efficaces, efficientes, multicouches, 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, sur l'équipage et sur le commerce légitime ;
- e) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, en particulier pour atténuer les menaces liées à des engins incendiaires qui pèsent sur le fret aérien et la poste aérienne :
 - 1) en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne solide, durable et résistant
 - 2) en mettant en œuvre de manière efficace et durable des normes de sûreté solides ;
 - 3) en adoptant une approche exhaustive de la chaîne logistique pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, s'il y a lieu ;
 - 4) en mettant en place et en renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 5) en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes logistiques correspondantes ;
 - 6) en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d'autres États membres pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 7) en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités et à favoriser l'innovation en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- f) prendre en compte agir à l'égard des les éventuelles utilisations abusives des UAS et des systèmes de mobilité aérienne avancée (AAM) et appliquer des mesures de sûreté afin de prévenir leur utilisation dans des actes d'intervention illicite ;
- g) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques de sûreté visant l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et dans leur espace aérien soient effectuées en continu, à ce que ces évaluations soient utilisées afin d'éclairer comme il se doit la mise au point de contre-mesures et d'adapter les paramètres des mesures de sûreté de l'aviation, et à ce

qu'elles apportent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l'aviation civile aux parties prenantes concernées ;

- h) contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aérogares, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour :
 - 1) maintenir un équilibre approprié entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ;
 - 2) mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ;
 - 3) éviter, dans la mesure du possible, de créer des vulnérabilités dues à des zones de rassemblement de masse, qu'elles soient à l'intérieur ou à proximité de l'aérogare ;
 - 4) entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d'intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent ;
- i) assurer la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces ;
- j) faire face aux risques internes résultant de l'exploitation du personnel aéroportuaire et de leur accès privilégié aux zones réglementées et à des informations de sûreté sensibles, ~~compte tenu des répercussions de la pandémie de COVID-19 et de la possibilité qu'elle ait créé de nouvelles vulnérabilités internes ou accentué celles qui existaient déjà ;~~

13. *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 ;

14. *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 **et si elles font l'objet d'une validation continue**, à reconnaître ces mesures comme équivalentes afin de réduire les doubles emplois ;

15. *Demande* à l'OACI :

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
- b) 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 membres 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 ;

- c) de continuer d'appuyer les activités du 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 fondées sur les preuves et sur les risques ainsi que des éléments indicatifs ;
- d) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle de l'équivalence dans le but d'aider les États membres 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, conformes aux exigences de l'Annexe 17, et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace et continu de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation et ne créent pas de vulnérabilités ni n'introduisent de nouveaux risques dans le réseau aéronautique ;
- e) de continuer à s'occuper des autres types de menaces et de risques, notamment ceux qui sont complexes et font appel à des méthodes sophistiquées, les cybermenaces 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 et le Groupe d'experts de la cybersécurité ;

16. Charge le Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs 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 ;

16bis Charge le Secrétaire général de mettre à jour et de modifier à intervalles appropriés l'*Aviation Security Training Manual* de l'OACI (Doc 10207 — Diffusion restreinte) et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États membres à recruter, à sélectionner et à former leur personnel, compte tenu de l'assurance de la qualité et des facteurs humains, tout en mettant en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

17. Charge le Secrétaire général de veiller à la mise à jour continue de l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108 — Diffusion restreinte), qui fournit une méthodologie méthode 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, conformément au Doc 10108, 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 ;

18. Charge le Secrétaire général 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 ;

19. *Charge* le Conseil d'évaluer en permanence le mandat du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et d'établir des procédures de gouvernance 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 ;

20. *Charge* le Secrétaire général de continuer à veiller à ce que la sûreté de l'aviation occupe sa juste place comme principe fondamental et composante fonctionnelle du Secrétariat de l'OACI, à la mesure de sa criticité pour l'avancement, la durabilité, et le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

APPENDICE D

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue de l'OACI

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI a rempli avec succès le mandat formulé dans la résolution A401-148, appendice D,

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 normes de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et aux normes de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

Considérant que l'établissement par les États membres d'un système efficace de supervision de la sûreté de l'aviation 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-CMA s'est révélé déterminant pour détecter 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 membres, 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,

Considérant que les résultats de l'audit USAP-CMA contribuent de manière considérable à la compréhension de l'état de la sûreté à l'échelle mondiale, de la région et de chaque État membre ; et que les données compilées de l'USAP-CMA peuvent aussi servir à évaluer si les États membres atteignent les objectifs de sûreté-jalons fixés dans le GAsEP et peuvent contribuer à éclairer le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation sur la priorité à accorder aux axes de travail, y compris l'élaboration et la mise à jour de l'Annexe 17,

Notant que la mise en œuvre effective des plans d'actions correctives des États visant à remédier aux carences détectées durant les audits de l'USAP-CMA 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,

Mesurant 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 membres 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,

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

Notant que la poursuite de l'USAP-CMA et l'évolution continue de ce programme sont essentielles 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,

Constatant que l'USAP-CMA a cessé de subir les répercussions de la pandémie de COVID-19 en augmentant le nombre d'audits et les restrictions budgétaires ont réduit la fréquence de réalisation des audits réalisés au cours du dernier triennat, largement financés par des contributions volontaires,

Rappelant qu'à sa 40^e-41^e session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note* que l'USAP-CMA joue un rôle essentiel dans l'amélioration de la sûreté de l'aviation dans le monde grâce aux audits et à la surveillance continue de la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation ;
2. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de veiller à ce que l'USAP-CMA continue d'évaluer et de mesurer la mise en œuvre durable et effective des normes de l'Annexe 17, y compris les approches fondées sur les risques adoptées à cet effet, le cas échéant, et des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté, que la hiérarchisation des audits soit fondée sur les risques et que l'USAP-CMA traite des carences graves en temps opportun ;
3. *Est reconnaissante* aux États membres d'avoir coopéré au processus d'audit de l'USAP-CMA et d'avoir détaché des experts en sûreté devant être certifiés comme auditeurs de l'USAP-CMA qui ont fait fonction d'experts à court terme pour l'exécution des audits USAP-CMA, ainsi que des experts à long terme qui ont rempli les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP-CMA ;
4. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite et une dotation suffisante de l'USAP-CMA et de superviser ses activités lorsqu'il évalue la capacité des États membres d'établir et de maintenir des systèmes de sûreté de l'aviation durables, conformément aux normes de l'OACI portant sur la sûreté, et leur mise en

œuvre des plans d'actions correctives visant à remédier en temps utile aux carences détectées par les audits de l'USAP-CMA ;

5. *Prie instamment* ~~Prend note des travaux exécutés par le Secrétariat de l'OACI, en consultation avec les États membres, afin d'examiner la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA, et exhorte le Secrétariat à~~ continuer d'améliorer l'efficacité et l'efficience du programme, tout en maintenant sa qualité, en consultation avec son Groupe d'étude sur l'USAP-CMA et avec l'aide des membres et des observateurs et observatrices du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, selon qu'il convient ;
6. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de l'USAP-CMA, notamment la prompt notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;
7. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
 - a) en signant le protocole d'accord concernant l'USAP-CMA ;
 - b) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents nécessaires conformément au calendrier établi avant les activités de l'USAP-CMA programmées par l'OACI ;
 - c) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA pendant le déroulement des activités de l'USAP-CMA ;
 - d) en préparant et en soumettant un plan approprié d'actions correctives pour combler les ~~lacunes~~ carences détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;
 - e) en mettant en œuvre les mesures correctrices dans les délais convenus entre les États membres et l'OACI ;
8. *Demande* au Secrétaire général d'assurer la viabilité financière à long terme de l'USAP-CMA en prenant des mesures pour tenir compte des besoins de financement de ses effectifs et de ses activités dans le budget ordinaire dès que possible ;
- 8bis *Prie instamment* tous les États membres d'accepter les audits prévus par l'OACI, sauf en cas de force majeure, afin de garantir la fourniture en temps utile d'informations pertinentes à l'appui d'autres programmes et activités de l'OACI et d'éviter les incidences financières et administratives négatives sur le programme d'audit ;
9. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre de l'USAP-CMA.

APPENDICE E

Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et de 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,

Réaffirmant la valeur et l'importance de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI qui vise à aider les États qui en ont besoin en leur donnant un accès élargi à de la formation et à des services d'assistance et de renforcement des capacités ciblées et efficaces en matière de sûreté et de cybersécurité de l'aviation, tout en favorisant l'autosuffisance à long terme des États,

1. *Charge* le Secrétaire général de soutenir les efforts déployés dans le monde entier par les États membres et d'autres entités de l'aviation afin de fournir une assistance et un soutien techniques efficaces aux États membres en encourageant la réalisation d'activités internationales de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation qui soient coordonnées et ciblées, tiennent compte des priorités et s'inspirent de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation de l'OACI ;
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. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que les contributions reçues pour les activités de soutien de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation soient consacrées dans leur totalité à ces activités ;
4. *Prie instamment* les États membres qui en sont capables d'aider à la réalisation d'activités de renforcement des capacités efficaces et ciblées dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Ces activités devraient comprendre la formation, l'assistance technique et le soutien à la mise en œuvre, des transferts de technologie et la fourniture d'autres ressources nécessaires, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États membres de mettre en place un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;
5. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI à fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctrices 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 à faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et de cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
6. *Invite* les États membres à envisager de demander l'aide d'autres organisations internationales et régionales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;
7. *Prie instamment* les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des

renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;

8. *Charge* le Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance autant que faire se peut, notamment en recueillant tous les renseignements disponibles sur ces initiatives ;

9. *Charge* le Secrétaire général de contrôler et d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI et de rendre compte régulièrement de l'utilisation des ressources financières et en nature et des incidences mesurées de ces contributions ;

10. *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 ;

11. *Demande* au Secrétaire général d'actualiser et de renforcer le ~~P~~ programme de formation de l'OACI ~~pour la~~ en matière de sûreté de l'aviation, y compris la tenue à jour et le développement ~~les~~ des mallettes pédagogiques ~~de sûreté de l'aviation (MPSA)~~ et des 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 ;

12. *Prie instamment* les États membres de contribuer aux activités du ~~P~~ programme de formation de l'OACI ~~pour la~~ en matière de sûreté de l'aviation,

13. *Demande* au Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir, appuyer, maintenir et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI afin de garantir que les exigences en matière de formation ~~à la sûreté de l'aviation~~ soient respectées et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;

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

APPENDICE F

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 membres prévus par les instruments internationaux de droit aérien 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 membres,

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 l'accent mis 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. *Constate* 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 comme base d'une coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation et de garantir l'efficacité de la coopération en matière de sûreté de l'aviation entre les États membres, l'OACI et d'autres organisations internationales compétentes :
 - a) respecter l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;
 - b) reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté ;
 - c) mettre l'accent 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* l'OACI 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* à l'OACI de continuer à :
 - a) à encourager les États membres à rendre compte de leur expérience 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 membres, et en encourageant les États membres à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

Notant 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 membres et les organisations internationales et régionales concernées,

Prenant note de l'instauration du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme qui vise à renforcer l'approche adoptée conjointement à l'échelle des Nations Unies pour aider les États membres à mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et les résolutions et mandats des Nations Unies à ce sujet,

1. *Invite* l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (BLT), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), 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 poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la gestion des frontières, dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme, et demande au Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation pour aider la Direction exécutive du Comité des Nations Unies contre le terrorisme (DECT) lors de ses visites dans les pays à évaluer les efforts déployés par les États membres dans la lutte contre le terrorisme, y compris les progrès accomplis, les lacunes qui subsistent et les domaines dans lesquels les besoins d'assistance technique sont prioritaires, et à répertorier les tendances et les difficultés liées au terrorisme et les pratiques optimales employées dans la mise en œuvre des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité ;

3. *Charge* le Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation et de gestion des frontières, pour aider aux travaux menés dans le cadre du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme, qui vise à renforcer l'approche adoptée conjointement à l'échelle des Nations Unies pour prévenir et contrer les actes de terrorisme, et pour aider le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) des Nations Unies dans ses activités d'assistance technique et de soutien au renforcement des capacités des États membres de l'OACI tout en veillant à coordonner les activités d'assistance pour éviter les doubles emplois et garantir une utilisation efficace des ressources- ;

4. *Invite* les États membres à soutenir activement les groupes régionaux de l'OACI dans les domaines de la sûreté et de la cybersécurité de l'aviation, ainsi que les programmes coopératifs de sûreté de l'aviation qui existent dans différentes régions et sont essentiels pour aider les États à mettre en œuvre les normes de l'OACI, à améliorer les efficacités opérationnelles et à promouvoir l'autosuffisance à long terme des programmes et des opérations AVSEC des États.

— FIN —