



A42-WP/685

P/48

2/10/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

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

(Présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 13 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. Il est recommandé à la Plénière d'adopter les résolutions 13/1, 13/3 et 13/2.

Point 13: Sûreté de l'aviation — Politique

13.1 À sa huitième séance, le Comité exécutif a examiné la question de la politique de sûreté de l'aviation (AVSEC) sur la base des rapports du Conseil concernant les suites du débat ministériel de haut niveau tenu pendant la Semaine de la sûreté de l'OACI 2024 à Mascate (Oman) (WP/13), et les travaux en cours relatifs aux zones de conflit et aux obligations des États Membres (WP/35). Il a aussi examiné la proposition du Conseil relative à la mise à jour des résolutions suivantes : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (WP/11, révision n° 1) et Cybersécurité de l'aviation civile (WP/12, révision n° 1). En outre, 35 notes sont soumises par les États et observateurs : WP/78, révision n° 1, WP/79, WP/86, WP/100, WP/101, WP/102, WP/111, WP/117, WP/118, WP/119, WP/120, WP/124, WP/165, WP/199, WP/200, WP/201, WP/233, révision n° 1, WP/239, révision n° 1, WP/240, WP/241, WP/324, WP/369, WP/370, WP/371, WP/398, WP/419, WP/438, révision n° 1, WP/453, WP/454, WP/470 et WP/482.

13.2 Il a été pris note des notes d'information suivantes : WP/498, WP/513, WP/515 et WP/516 du Bangladesh, WP/562 du Cameroun, WP/586 du Danemark, WP/116 et WP/198 de la République dominicaine, WP/551 de l'Indonésie, WP/580 du Kazakhstan, WP/561 de la République de Corée, WP/80 de l'Arabie saoudite, WP/584 de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et WP/667 de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA).

Déclaration de Mascate et résolution de l'Assemblée pour adoption

13.3 Dans la note WP/13, le Conseil expose les résultats du débat ministériel de haut niveau tenu pendant la Semaine de la sûreté de l'OACI 2024 à Mascate, qui vise à faire en sorte que l'aviation demeure une force sûre et résiliente au service du progrès mondial. La note invite à réaffirmer les engagements qui figurent dans la Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation.

13.4 Le Conseil, dans la note WP/11, révision n° 1, propose des mises à jour de la résolution A41-18 sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation afin de tenir compte des évolutions depuis la 41^e session de l'Assemblée.

Analyse

13.5 Le Comité a pris note des suites du débat ministériel de haut niveau tenu pendant la Semaine de la sûreté de l'OACI 2024 à Oman, présentés dans la note WP/13, et a réaffirmé les engagements pris dans la Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité et la cybersécurité de l'aviation. Le Comité a également noté que les éléments clés de la Déclaration figuraient dans les mises à jour des résolutions A41-18 et A41-19, proposées dans la révision n° 1 du WP/11 et la révision n° 1 du WP/12, respectivement.

13.6 En présentant la révision n° 1 de la note WP/11, le Conseil a rappelé que 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.

13.7 En conclusion, la soumission par le Comité pour adoption à la Plénière d'une résolution A41-18 révisée sur l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, au terme de l'incorporation des éléments clés convenus au cours des discussions sur le sujet, a recueilli un large soutien.

13.8 Un État membre a proposé un amendement au nouveau paragraphe 4 du dispositif de l'appendice G (Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation) de la résolution A41-18, qui serait ainsi libellé comme suit : « 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 et groupes coopératifs de sûreté de l'aviation qui existent dans différentes régions [...] ». Cette proposition d'amendement n'a toutefois pas été soutenue par le Comité.

~~A41-18~~ Résolution 13/1 : 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 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 ~~A41-18~~, 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 ~~A41-18~~, 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 ~~A41-18~~.

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 ;~~

1413. 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,

Rapport sur le point 13 de l'ordre du jour

13-11

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,

Notant que la rapidité et l'efficacité des tests et de la certification des équipements de sûreté de l'aviation actuellement utilisés et de ceux qui évoluent rapidement sont essentielles au renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale et à l'adaptation à la croissance du trafic passagers.

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 ;

7bis. *Prie instamment* les États membres et les entités compétentes de collaborer et d'améliorer les procédures de certification des équipements de sûreté, dans le but de réduire les retards et d'éliminer la fragmentation, renforçant ainsi la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale ;

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 aéroports, 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'aéroport ;
 - 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) d'encourager les États et les parties prenantes à renforcer leur coopération grâce à des arrangements bilatéraux et multilatéraux, selon qu'il convient, afin d'améliorer les mécanismes de partage de l'information et les capacités de test et de certification des équipements de sûreté, dans le but de parer à l'évolution du contexte mondial des menaces à la sûreté de l'aviation ;
- e) 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 ;

- ef) 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 que 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 ;

Rapport sur le point 13 de l'ordre du jour

13-19

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 de continuer d' à 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 prompte 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 ciblés 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 ~~des~~ 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 (ONUDC), 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.

— — — — —

Zones de conflit

13.9 Dans la note WP/35, le Conseil a donné un aperçu des activités menées par l'OACI et des États membres pour protéger l'aviation civile contre les risques inhérents à l'exploitation d'aéronefs au-dessus ou à proximité de zones de conflit.

13.10 Dans la note WP/120, le Canada, avec le parrainage des États-Unis, d'Israël, du Kazakhstan, du Kenya, le Maroc, de la Nouvelle-Zélande, d'Oman, de la République de Corée, de l'Union européenne et ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), de l'Association du transport aérien international (IATA), du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation (IFATCA), a présenté les progrès accomplis et les travaux futurs visant à améliorer l'atténuation des risques liés aux zones de conflit et à prévenir de nouvelles tragédies, en soulignant la nécessité de mettre à jour le Doc 10084, de renforcer la coordination civilo-militaire et de faire progresser le cadre de l'équipe de coordination d'urgence (CCT). La note appelle aussi, entre autres, à mieux faire connaître le *Manuel de l'OACI sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Doc 10088) et à élaborer une trousse OACI de mise en œuvre (iPack) sur les zones de conflit englobant le soutien de la mise en œuvre, les orientations du CCT et la formation.

13.11 Dans la note WP/201, l'Égypte a appelé l'attention sur ses efforts visant à aider les États touchés par un conflit à réintégrer l'aviation civile mondiale, par le biais d'une coopération en matière de sûreté, du renforcement des capacités et d'un soutien opérationnel. Comme suite aux efforts de l'Égypte, la note a invité l'OACI à prêter main-forte aux autres États qui se relèvent d'un conflit ou d'une crise, et elle a prié instamment les États membres de partager leurs compétences techniques et de fournir un soutien opérationnel.

Analyse

13.12 Le Comité a réaffirmé la nécessité urgente de poursuivre les efforts mondiaux pour améliorer la gestion des risques liés aux zones de conflit dans l'aviation civile internationale. L'OACI a produit des orientations complètes, qui figurent dans la troisième édition du *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084), mais leur mise en œuvre reste inégale entre les États et les exploitants. Il a aussi été noté que les orientations actuelles doivent évoluer pour tenir compte des risques émergents, notamment le brouillage des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), l'utilisation croissante de systèmes d'armes avancés, y compris ceux conçus à des fins militaires, par divers acteurs d'une manière qui met en danger l'aviation civile, et des UAS armés. Le Comité a donc recommandé que l'OACI examine le Doc 10084 en vue de remédier aux lacunes constatées et aux vulnérabilités accrues.

13.13 Le Comité a noté que l'absence de protocoles établis pour le partage des informations relatives aux zones de conflit nuit à l'efficacité de la coordination entre les parties prenantes concernées, notamment les exploitants d'aéronefs et les prestataires de services de navigation aérienne. Le Comité a donc soutenu les initiatives mondiales, telles que l'initiative « Ciel plus sûrs », comme moyens efficaces

de partager les meilleures pratiques et les informations, et il a invité les États membres et les parties prenantes concernées à participer aux efforts.

13.14 Le Comité a aussi fait valoir qu'il est important d'établir des cadres structurés pour la coopération civilo-militaire, en reconnaissant les défis propres à la collaboration avec les parties prenantes militaires. À cette fin, le Doc 10088 de l'OACI est considéré comme une référence clé pour favoriser une telle coopération, en veillant à ce que les États respectent à la fois les exigences et les obligations nationales liées à la Convention de Chicago.

13.15 Le Comité s'est félicité de l'engagement et du soutien financier du Canada pour l'élaboration d'une trousse iPack de l'OACI sur les zones de conflit, trousse qui devrait fournir des outils pratiques aidant les États à atténuer efficacement les risques pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile de l'exploitation d'aéronefs au-dessus et à proximité de zones de conflit. En particulier, le Comité a noté qu'il est nécessaire que la trousse fournisse des orientations et des informations sur les équipes de coordination d'urgence, dont le rôle est d'assurer la sécurité de l'aviation civile en interrompant le moins possible la circulation aérienne en cas de perturbation de l'espace aérien causée par une zone de conflit.

13.16 Enfin, le Comité s'est penché sur les efforts internationaux et régionaux déployés par des États touchés par des conflits armés pour rétablir les services de la circulation aérienne et atténuer les risques qui en découlent. Il a salué les efforts déployés par l'Égypte visant à aider les États touchés par un conflit à rétablir la connectivité aérienne internationale grâce à une collaboration dans le domaine de la sûreté de l'aviation, considérant ces efforts comme l'expression concrète de l'esprit de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*. Il a encouragé l'OACI et les États membres à continuer d'apporter une assistance aux États qui se remettent d'une crise par le biais de mécanismes d'assistance bilatéraux structurés qui fournissent un soutien technique et opérationnel en conformité avec les dispositions et les éléments indicatifs de l'OACI.

13.17 En conclusion, le Comité a souligné le rôle central de l'OACI en tant que chef de file pour guider la communauté de l'aviation civile mondiale dans la priorisation et le renforcement de l'atténuation des risques liés aux vols d'aéronefs au-dessus ou à proximité de zones de conflit. Tout en prenant acte des observations formulées par certains États membres, il est convenu de soumettre à l'adoption de la Plénière une résolution sur la gestion des risques pour l'aviation civile liés aux zones de conflit, proposée dans l'appendice à la note WP/35, qui préconise notamment l'établissement d'un programme de travail de l'OACI portant expressément sur les zones de conflit pour aider les États et les exploitants à atténuer les risques et à mieux gérer la fermeture et la réouverture de l'espace aérien.

13.18 Quelques États ont émis des réserves concernant les références au vol 8243 d'Azerbaijan Airlines et au vol MH17 de Malaysia Airlines dans la note WP/35 et dans le projet de résolution en appendice à la note.

Résolution 13/3 : Gérer les risques pour l'aviation civile découlant de zones de conflit

L'Assemblée,

Rappelant la perte tragique du vol 8243 d'Azerbaijan Airlines le 25 décembre 2024, et notant avec une vive préoccupation que des aéronefs civils similaires ont été abattus au-dessus ou à proximité d'une zone de conflit, notamment le vol 752 d'Ukraine International Airlines en 2020 et le vol 17 de Malaysia Airlines en 2014 ;

Rappelant que l'article 3 bis de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* réaffirme le principe du non-recours à l'emploi d'armes contre les aéronefs civils en vol ;

Rappelant que, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à ses Annexes, les États membres devraient prendre des mesures préventives dans l'espace aérien qu'ils contrôlent, y compris la promulgation en temps utile de zones interdites, réglementées ou dangereuses, le cas échéant, lorsque des activités militaires ou des conflits présentent un risque pour l'aviation civile ;

Tenant compte de la complexité croissante de la gestion des risques dans les zones de conflit, y compris des menaces posées par l'utilisation de systèmes d'aéronef non habité (UAS) militaires ou armés, le brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), les systèmes de guerre électronique et de défense antiaérienne ;

Rappelant la résolution A41-8 de l'Assemblée qui stipule que la coordination civile-militaire devrait faciliter le partage de renseignements pertinents avec les usagers de l'espace aérien, en particulier lorsqu'il s'agit de vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit ;

Tenant compte de la nécessité d'une coordination renforcée, d'une diffusion de renseignements sur les risques et d'une prise de décisions en temps opportun, ainsi que de directives actualisées à l'intention des États et des exploitants ;

Rappelant que le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI a mis au nombre de ses aspirations essentielles l'objectif de zéro décès dans le secteur de l'aviation internationale à la suite d'accidents ou d'actes d'intervention illicite.

1. *Condamne énergiquement* l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol et réitère qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord de l'aéronef et la sécurité de l'aéronef ne doivent pas être mises en danger ;
2. *Réaffirme* que tout État doit s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol, conformément à l'article 3 bis de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
3. *Prie instamment* tous les États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier dès que possible le Protocole incorporant l'article 3 bis à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
4. *Lance un appel* aux États Membres pour qu'ils recensent, signalent et prennent des mesures adéquates dans l'espace aérien qu'ils contrôlent, conformément à la *Convention relative à l'aviation civile*

internationale et à ses Annexes, y compris la promulgation en temps voulu de zones interdites, réglementées ou dangereuses, selon qu'il convient, lorsque des activités militaires ou un conflit présentent un risque pour l'aviation civile ;

5. *Prie instamment* les États membres de partager des renseignements pertinents avec les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants d'aéronefs placés sous leur autorité, et de veiller à ce qu'ils évaluent et atténuent en temps utile les risques posés aux aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit ;

6. *Prie instamment* les États membres d'inviter les exploitants d'aéronefs à faire en sorte que leurs décisions en matière de planification de vols reposent sur une évaluation actualisée des risques et des mesures appropriées d'atténuation des risques, en tenant compte des renseignements concernant les zones de conflit par tous les moyens raisonnables ;

7. *Lance un appel* aux États Membres pour qu'ils améliorent et renforcent la coopération civilo-militaire dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne (ATM) et appuient l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre régional de gestion d'urgence dans le domaine de l'ATM ;

8. *Lance un appel* aux États Membres pour qu'ils appuient les initiatives mondiales, telles que l'initiative Pour un ciel plus sûr, qui sont un moyen efficace de partager les meilleures pratiques et les renseignements, ainsi que les initiatives régionales existantes, et agissent en faveur de l'application effective des normes et orientations mondiales visant à atténuer les risques que les zones de conflit font peser sur l'aviation civile ;

9. *Charge* le Conseil de continuer à mettre à jour les documents pertinents de l'OACI, notamment le *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084) afin de tenir compte des menaces opérationnelles et technologiques actuelles, y compris les attaques utilisant des systèmes d'aéronef non habité (UAS), le brouillage radiofréquence du GNSS et la guerre électronique ;

10. *Charge* le Conseil de veiller à l'élaboration d'un programme de travail de l'OACI portant exclusivement sur les zones de conflit afin d'appuyer les efforts intersectoriels au sein de l'Organisation ;

11. *Charge* le Conseil de surveiller l'application de la présente résolution et d'en faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

Expériences liées à la participation au Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP)

13.19 Dans la note WP/370, le Belize, au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), prie instamment les États de renforcer les politiques, les stratégies et les mesures de sûreté pour les vols commerciaux intérieurs, afin de prévenir et d'atténuer les actes d'intervention illicite. Les États sont encouragés à renforcer la détection des menaces dans les aéroports nationaux, à normaliser les procédures de sûreté conformément aux SARP de l'OACI, à sensibiliser l'opinion publique, à former le personnel et à améliorer la coordination interinstitutionnelle.

13.20 Dans la note WP/470, la Bolivie décrit la mise en œuvre de son nouveau système national de gestion de la sûreté de l'aviation, qui l'a aidée à se préparer à un audit du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). Ce système comprend également un outil de collecte, de traitement et d'analyse des données relatives à la sûreté de l'aviation civile. La Bolivie encourage les États à utiliser des outils numériques pour la gestion des données de sûreté et favorise le partage des connaissances.

13.21 Dans la note WP/118, le Brésil, avec le parrainage de 16 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), met en avant le travail de son Équipe de sûreté de l'aviation comme un exemple réussi de traduction des priorités du GAsEP en actions, et présente les meilleures pratiques du Brésil en matière de renforcement de la sûreté de l'aviation. Les États sont encouragés à adopter des mesures similaires pour faire avancer les priorités mondiales de GAsEP.

13.22 Dans la note WP/398, le Sultanat d'Oman réaffirme son engagement en faveur de la sûreté de l'aviation et en apporte la preuve, notamment par son engagement en faveur de la formation à la sûreté de l'aviation et par le travail de ses agences de sûreté, et encourage la collaboration internationale pour échanger des connaissances, des compétences et des ressources.

13.23 Dans la note WP/239, révision n° 1, le Panama, avec le parrainage de 14 États membres de la CLAC, décrit l'expérience de l'État dans la mise en œuvre du contrôle unique de sûreté avec d'autres États de la région. Étant donné que le contrôle unique de sûreté dépend d'un programme de validation solide et compte tenu des orientations existantes et des priorités définies par le Groupe d'experts AVSEC, il est demandé au Comité d'examiner la nécessité d'élaborer des orientations supplémentaires par les groupes d'experts concernés.

13.24 Dans la note WP/100, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de 54 États d'Afrique, souligne que la réalisation des objectifs ambitieux requiert un renforcement de la supervision de la sûreté de l'aviation et une meilleure coopération entre les États. La note indique que l'objectif de 65 pour cent des États atteignant ou dépassant le taux de 75 pour cent de mise en œuvre effective dans les deux ans est ambitieux mais réalisable avec une attention accrue.

Analyse

13.25 Le Comité s'est félicité des notes WP/118 et WP/470, ainsi que des expériences précieuses qui y ont été partagées concernant l'alignement des activités et des systèmes nationaux de sûreté de l'aviation à l'appui du GAsEP. Il a demandé à l'OACI, avec l'appui des organes techniques compétents, d'étudier d'autres méthodes pour aider les États à utiliser le GAsEP, en s'appuyant sur le mécanisme de partage d'expériences de la deuxième édition, et à promouvoir l'échange de meilleures pratiques au niveau mondial. Il a en outre pris note de l'engagement d'Oman en matière de sûreté de l'aviation, décrit dans la note WP/398, et a incité les États, les groupes régionaux et les organisations internationales à prendre note de l'expertise et des ressources disponibles pour une coopération et une collaboration renforcées.

13.26 Lors de l'examen de la note WP/100, quelques États se sont demandé si les données USAP-CMA constituaient le meilleur outil pour mesurer les progrès réalisés par un État dans la réalisation des jalons du GAsEP et de l'objectif ambitieux. Le Comité a pris note des difficultés rencontrées pour assurer la coordination et la mise à disposition de l'assistance technique afin d'atteindre les jalons établis par le GAsEP, ainsi que de la proposition visant à augmenter la fréquence des audits USAP-CMA. Il a indiqué qu'on ne devrait pas compter uniquement sur une telle augmentation, a noté les ressources limitées de l'USAP-CMA et a recommandé de communiquer la note à l'Équipe spéciale sur l'USAP pour examen. Il a incité les États à mesurer l'importance de tous les domaines prioritaires au sein du GAsEP et a souligné la valeur de la collaboration et de la coopération mondiales, en particulier par le biais d'initiatives telles que le partage d'informations et les examens par les pairs, comme cela est souligné dans la note.

13.27 En ce qui concerne la proposition énoncée dans la note WP/239, révision n° 1, concernant l'élaboration d'orientations supplémentaires et la fourniture d'une assistance technique pour aider les États à mettre en œuvre le système de contrôle unique de sûreté, le Comité a pris acte des efforts régionaux en cours pour mettre en œuvre ce système, notamment la collaboration étroite et la mise en commun des meilleures pratiques et du savoir-faire. Il a noté que le système de contrôle unique permettait d'éviter que les contrôles de sécurité ne fassent double emploi, à condition qu'il garantisse que les niveaux de sécurité les plus élevés soient respectés en permanence et tiennent compte de l'évolution des menaces et des risques, des innovations dans les pratiques et les processus de sûreté de l'aviation, ainsi que des progrès réalisés dans les technologies avancées d'inspection-filtrage. Le Comité a également pris note de la demande visant à ce que l'établissement du contrôle unique de sûreté entre des États soit porté à la connaissance de tous les États et des parties prenantes du secteur afin qu'ils puissent réagir de manière appropriée, et a incité les États membres à faire preuve de prudence et de vigilance lorsqu'ils établissent et mettent en œuvre le contrôle unique de sûreté. Il a en outre exprimé son soutien au message transmis par la note WP/370, qui rappelle à tous les États qu'il est important de veiller à ce que les opérations de sûreté des vols intérieurs soient aussi robustes et résilientes que celles dont font l'objet les vols internationaux, mais a pris acte des observations selon lesquelles l'OACI devrait continuer de se concentrer sur l'aviation civile internationale.

13.28 Enfin, le Comité a mesuré les efforts et l'engagement ferme des États et des parties prenantes du secteur pour faire progresser le GAsEP, en tenant compte de l'objectif ambitieux et des priorités mondiales, et en ouvrant la voie à des futures révisions et améliorations du GAsEP.

Promouvoir l'innovation en sûreté de l'aviation

13.29 La Chine, dans la note WP/86, souligne ses progrès dans l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) pour la détection automatisée d'articles interdits à partir d'images d'inspection-filtrage radioscopique. La note encourage l'étude de l'application de la technologie de la reconnaissance d'images basée sur l'IA pour améliorer l'efficacité de l'inspection-filtrage, y compris son intégration à l'architecture ouverte pour les systèmes d'inspection-filtrage de sûreté.

13.30 La note WP/199, présentée par la République de Corée, avec le parrainage de la Chine, souligne l'utilisation croissante de l'IA dans le matériel de sûreté de l'aviation, notamment les systèmes de détection automatique des articles interdits (APIDS) et les détecteurs de métaux intelligents, ce qui améliore

la détection des menaces, souligne la nécessité d'orientations internationales sur la certification des performances des systèmes fondés sur l'IA.

13.31 La note WP/79, présentée par l'Arabie saoudite, souligne la croissance de la complexité et des risques en matière de sûreté dans le secteur du fret aérien due à l'augmentation des volumes et du nombre de parties prenantes, mettant l'accent sur la nécessité d'une transformation numérique conforme au Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep). Le Comité a été invité à examiner la proposition tendant à ce que l'OACI organise un colloque international sur la transformation numérique dans le domaine de la sûreté de l'aviation, qui se tiendrait en Arabie saoudite.

13.32 Les Émirats arabes unis soulignent, dans la note WP/419, le potentiel de transformation de l'IA dans la sûreté de l'aviation et dans l'aviation civile en général, tout en notant les risques connexes. Les États ont été encouragés à renforcer la collaboration avec d'autres et avec le secteur de manière à échanger sur les difficultés liées à l'information concernant les nouvelles tendances en matière d'IA, afin de pouvoir exploiter pleinement le potentiel de cette technologie aux fins d'amélioration de la sécurité, de la sûreté et de l'efficacité des transports aériens.

13.33 La révision n° 1 de la note WP/233, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) avec le parrainage du Brésil, de l'Association du transport aérien international (IATA), de la Jordanie et des Émirats arabes unis, souligne la nécessité d'adopter, dans le cadre d'une coopération bilatérale et multilatérale, une approche harmonisée et coordonnée à l'échelle mondiale en ce qui concerne les tests et la certification du matériel avancé de sûreté de l'aviation. Le Conseil mesure dans cette note l'importance du rôle que l'OACI a à jouer en aidant les États membres à renforcer la collaboration, à encourager la reconnaissance mutuelle et à moderniser les cadres de certification.

Analyse

13.34 Le Comité a examiné les notes WP/86, WP/199 et WP/419 qui traitent du potentiel de transformation de l'IA pour la sûreté de l'aviation, en particulier en ce qui concerne les systèmes d'inspection-filtrage de la sûreté de l'aviation, la certification, l'efficacité opérationnelle, la sensibilisation au risque et le perfectionnement des travailleurs. Prenant note des diverses initiatives prises par les États en la matière, notamment des projets pilotes d'utilisation de l'IA pour la détection automatique des articles interdits (APIDS) qui ont été menés à bien sur le terrain, le Comité a souligné qu'il serait nécessaire de mettre en place des cadres de certification harmonisés et des méthodologies d'évaluation des performances propres à l'IA, notant l'augmentation du nombre de demandes de certification de matériel intégrant cette technologie, mais tenant toutefois compte du fait que la certification relève de la responsabilité des États.

13.35 Le Comité a mesuré l'importance de la coopération internationale et de la mise en commun de renseignements, tout en protégeant les informations sensibles, dans le contexte des efforts actuellement consacrés au déploiement et à l'adoption de l'IA au service de la sûreté de l'aviation dans le cadre d'une approche harmonisée, en particulier pour les systèmes d'inspection-filtrage de sûreté. Le Comité a ainsi considéré que la mise en commun des informations et la collaboration entre les États aux fins de la mise à l'essai des systèmes de sûreté de l'aviation fondés sur l'IA pouvaient contribuer à harmoniser les approches et à renforcer la confiance dans les technologies de l'IA. Le Comité a également noté un besoin croissant

d'orientations concernant les méthodologies d'évaluation des performances et les critères de certification propres à l'IA.

13.36 Compte tenu de ce qui précède, le Comité s'est félicité de la création récente de l'Équipe spéciale de la sûreté de l'aviation sur l'intelligence artificielle du Groupe d'experts AVSECP, qui a pour mission d'élaborer des stratégies de mise en œuvre globales visant à rendre le transport aérien plus sûr et plus efficace, en la considérant comme une plate-forme appropriée pour aborder des questions essentielles, comme la mise en commun d'informations, la coordination, et la certification des fonctions basées sur l'IA. En raison du caractère transversal de la technologie de l'IA dans l'aviation, il a également encouragé l'OACI à coordonner ses efforts sur la question avec l'AVSECP et avec ses autres groupes techniques et groupes d'experts concernés, selon que de besoin. Par ailleurs, afin que la technologie de l'IA soit utilisée de façon responsable, éthique et sans a priori dans la sûreté de l'aviation, le Comité a souligné que l'ensemble des parties prenantes devraient être conscientes des risques et des limites de cette technologie, et qu'il était primordial d'aborder celle-ci avec prudence et de bien la comprendre.

13.37 Dans la note WP/79, le Comité a examiné l'augmentation du volume de fret et la complexité croissante des chaînes logistiques du fret aérien. Notant les défis en matière de sûreté inhérents à la croissance rapide du secteur mondial du fret aérien ainsi que l'exploitation potentielle des failles et vulnérabilités de la sûreté, le Comité s'est déclaré favorable aux principes généraux de la transformation numérique au service de la sûreté du fret aérien et a recommandé à l'OACI d'envisager la possibilité d'organiser une manifestation en vue de promouvoir une telle initiative.

13.38 Le Comité a constaté les difficultés liées aux tests et à la certification des équipements de sûreté de l'aviation aérienne, ainsi que sur l'absence d'une approche harmonisée et coordonnée au niveau mondial à cet égard, comme indiqué dans la note WP/233, révision n° 1. Notant la nécessité de coordonner efficacement les efforts déployés dans le cadre des processus de test et de certification des équipements de sécurité, il s'est dit très favorable aux actions prises par les États membres et les parties prenantes concernées visant à renforcer la coopération par le biais de mécanismes de collaboration, qu'ils soient existants ou nouveaux.

13.39 De surcroît, le Comité a appuyé une proposition de l'ACI consistant à modifier le préambule de l'exposé récapitulatif pour tenir compte des difficultés posées par le cadre actuel d'essai et de certification de l'équipement d'inspection/filtrage de sûreté de l'aviation. Bien que ce préambule modifié lu en séance remplace celui qui est proposé dans la note WP/233, révision n° 1, le Comité a également appuyé les deux ajouts aux clauses du dispositif de l'exposé récapitulatif, qui figurent dans l'appendice A de cette note.

Hierarchisation des travaux sur la sûreté de l'aviation

13.40 Dans la note WP/102, l'Australie, avec l'appui du Canada et des États Unis, souligne que le secteur de l'aviation est confronté à tout un ensemble de menaces évolutives et de plus en plus complexes. Face à la montée en puissance d'acteurs malveillants de types nouveaux, l'OACI est encouragée à renforcer les liens entre sûreté, cybersécurité et facilitation, et à appeler pour ce faire les États membres et le secteur à collaborer étroitement par son intermédiaire, notamment en s'appuyant sur les groupes d'experts chargés de la sûreté de l'aviation, de la cybersécurité et de la facilitation.

13.41 La note WP/454, présentée par la Colombie, avec le parrainage de 16 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) et du Comité aéronautique inter-États (CAI), invite le Conseil de l'OACI et les États membres à s'employer en priorité à réglementer et à contrôler les systèmes d'aéronefs non habités (UAS) de manière à préserver la sécurité et la sûreté et à protéger les infrastructures et les personnes, en adoptant des cadres réglementaires, des normes d'exploitation sûres, des stratégies de sensibilisation des parties prenantes et du public ainsi qu'un système mondial de mise en commun des données sur les menaces, et en mettant en place une coordination interinstitutions dans le but de limiter autant que possible les risques d'utilisation terroriste ou illégale.

13.42 Dans la note WP/111, le Danemark, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et coparrainée par le Brésil, le Kazakhstan, le Pérou et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), présente les possibilités offertes par les progrès technologiques et souligne l'importance des cadres réglementaires qui permettent l'innovation. À cet égard, l'importance d'une assistance ciblée pour la réduction de l'écart technologique entre les États est soulignée, de même que le rôle essentiel d'un personnel professionnel dans le maintien de la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale. Le Comité est invité à examiner la nécessité d'organiser une Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation au cours du prochain triennat, afin de donner l'occasion aux États de réaffirmer leur engagement en faveur de la sûreté de l'aviation et de l'élaboration d'une Stratégie de sûreté de l'aviation pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation de l'OACI.

13.43 Dans la note WP/482 présentée par Oman, il est souligné que la prolifération des UAS menace de plus en plus la sûreté de l'écosystème de l'aviation civile et l'OACI est invitée à élaborer des règles harmonisées concernant les UAS afin de contrer les nouvelles menaces découlant de l'utilisation illicite des UAS, ainsi qu'à renforcer la coopération internationale et la communication d'informations pour faire face aux risques transfrontaliers.

13.44 Dans la note WP/200, l'Arabie saoudite met en évidence les défis en matière de sûreté posés par la mobilité aérienne avancée (AAM) et les technologies connexes, notamment les UAS et la mobilité aérienne urbaine (UAM), y compris les risques d'accès non autorisé, de cyberattaques et d'utilisation malveillante à des fins terroristes.

13.45 Dans la note WP/78, révision n° 1, présentée par les Émirats arabes unis et coparrainée par l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, le Brésil, les États-Unis, la Jordanie, le Nigeria, le Qatar, la République de Corée et le Sénégal, les Émirats soulignent l'importance de la coopération, de la coordination et du soutien à l'échelle internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Les États sont instamment priés de renforcer la collaboration dans le respect des principes établis et encouragés à fournir des contributions volontaires, des ressources et un soutien spécialisé de manière à améliorer les activités de renforcement des capacités, y compris l'USAP-CMA, à travers la mise à disposition d'experts pour des mandats à long ou à court terme.

13.46 Le Royaume-Uni souligne, dans la note WP/119, qu'il est nécessaire de donner la priorité aux travaux menés par l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation dans un contexte de menaces

persistantes et de ressources limitées. Le Comité est invité à examiner la nécessité d'objectifs pluriannuels en matière de sûreté de l'aviation, qui seraient établis et coordonnés par l'AVSECP et le Secrétariat de manière à prendre en compte prioritairement les questions à fort impact.

13.47 Présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains, la note WP/117 porte sur la menace croissante que représentent les comportements de passagers indisciplinés et perturbateurs pour la sécurité et les opérations aériennes, tant pendant les vols que dans les aéroports. Dans cette note, les États, les organisations et l'OACI sont appelés à renforcer les cadres juridiques, à veiller à leur application cohérente, à améliorer la coopération internationale et à lancer des campagnes mondiales de sensibilisation.

13.48 Dans la note WP/241, l'Association du transport aérien international (IATA) recense les domaines dans lesquels les organes responsables de la sûreté de l'aviation et les éléments indicatifs en la matière de l'OACI pourraient être améliorés. Dans ce contexte, l'Assemblée est invitée à encourager tous les États membres, y compris ceux qui collaborent avec les organes de sûreté de l'OACI, à mettre à profit les contributions techniques du secteur pour renforcer encore la sûreté et la sécurité.

Analyse

13.49 Alors que les menaces qui pèsent sur l'aviation civile gagnent en complexité et impliquent des acteurs malveillants de types nouveaux, comme cela est décrit dans la note WP/102, les États membres ont été instamment priés de veiller à ce que le monde continue de contrer efficacement ces menaces en évolution. Soulignant qu'il importe de continuer d'accorder de l'attention à la sûreté aérienne, le Comité a encouragé les Groupes d'experts chargés de la sûreté de l'aviation, de la facilitation et de la cybersécurité à collaborer plus étroitement.

13.50 Partant de là, et compte tenu de la note WP/111, le Comité a souligné que la lutte contre ces menaces en évolution nécessitait d'investir à la fois dans des technologies de pointe et dans des professionnels qualifiés, notant toutefois que certains États avaient encore besoin d'un soutien dans ces domaines. Par conséquent, le Comité est convenu que l'OACI devrait envisager d'élaborer une Stratégie de sûreté de l'aviation pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation afin de renforcer les capacités du personnel à l'échelle mondiale. Compte tenu de toutes ces priorités, l'organisation à Montréal d'une Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/3) au cours du prochain triennat a été largement approuvée. Le Comité a recommandé que l'Assemblée renvoie le sujet au Conseil pour ce qui est de l'organisation, de l'ordre du jour et des modalités de l'événement.

13.51 Plusieurs notes, notamment les notes de travail WP/200, WP/454 et WP/482, ont mis en lumière les risques liés à l'usage indu potentiel de la mobilité aérienne avancée et de drones, en soulignant la nécessité de règlements harmonisés. Le Comité appelle les États membres à renforcer la réglementation nationale s'il y a lieu, et, en se fondant sur un contexte de la menace et du risque lié au contrôle et à la conscientisation en ce qui concerne les aéronefs non habités, à améliorer la coordination interinstitutions et à partager les données sur les menaces à l'échelle mondiale. Les projets de lignes de conduite sont bienvenus, et un plus ample examen de la question par les groupes d'experts compétents de l'OACI est appuyé.

13.52 Le Comité reconnaît que la promotion de la sûreté de l'aviation nécessite une collaboration, une coordination et un appui internationaux, comme l'indique la note WP/78, Révision n° 1. Les États sont donc encouragés à fournir des contributions volontaires et des ressources, notamment des experts en sûreté de l'aviation pour des missions à court et à long terme, afin de soutenir des activités ciblées de renforcement des capacités et l'USAP-CMA. Dans ce contexte, et conscient des contraintes sur les ressources mises en évidence dans la note WP/119, le Comité soutient la nécessité d'une hiérarchisation efficace des travaux en matière de sûreté aérienne et l'établissement d'objectifs pluriannuels coordonnés par l'intermédiaire du Groupe d'experts AVSECP et du Secrétariat de l'OACI dans le cadre du processus de hiérarchisation.

13.53 Concernant le problème croissant des passagers indisciplinés décrit dans la note WP/117, le Comité a examiné la nécessité d'une action mondiale cohérente conforme aux orientations applicables de l'OACI, de mesures de coopération et de soutien pour les campagnes de sensibilisation des passagers. Certains États avaient des préoccupations sur un certain nombre de mesures proposées dans la note, et le Comité a jugé que de telles questions nécessitaient un plus ample examen, notant que la responsabilité de ces questions est répartie entre plusieurs organes de l'OACI, notamment le Comité juridique et les groupes d'experts techniques. Pour ce qui est plus précisément de la proposition d'examiner l'Annexe 9 – *Facilitation* et l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* pour qu'elles traitent des passagers indisciplinés, le Comité a recommandé que les groupes d'experts compétents de l'OACI examinent la voie à suivre en ce qui a trait aux propositions présentées dans la note.

13.54 Enfin, le Comité a félicité l'industrie pour ses contributions à l'OACI et à ses organes techniques tels que l'AVSECP, soulignées dans la note WP/241. Des telles contributions sont essentielles, et les États sont encouragés à y faire largement appel dans l'élaboration de dispositions et l'amélioration des orientations, en particulier les États qui participent activement aux groupes d'experts de l'OACI sur la sûreté de l'aviation.

Cybersécurité de l'aviation civile

13.55 La note WP/12, révision n° 1, présentée par le Conseil, donne un aperçu des activités menées par l'OACI durant le dernier triennat dans le domaine de la cybersécurité de l'aviation et propose d'actualiser la résolution A41-19 sur la cybersécurité dans l'aviation civile, afin de mettre en lumière la nécessité d'une protection et d'une résilience accrues contre les cybermenaces, tenant ainsi compte l'évolution continue des travaux de l'OACI en la matière.

13.56 La note WP/240, présentée par le Brésil, décrit les initiatives de cet État visant à renforcer la cyber-résilience conformément à la Stratégie de l'OACI pour la cybersécurité de l'aviation, en particulier les piliers 6 (concernant la gestion des incidents et la planification d'urgence) et 7 (concernant le renforcement des capacités, la formation et la culture de cybersécurité) et invite les États à promouvoir des plans de gestion des cyberincidents et à tenir régulièrement des exercices de cybersécurité avec les parties prenantes concernées, sur la base de leurs expériences.

13.57 La note WP/369, présentée par la Colombie et coparrainée par 16 États membres de la CLAC, appelle les États à renforcer la cybersécurité en mettant en œuvre la Stratégie de l'OACI pour la

cybersécurité de l'aviation et le Plan d'action de l'OACI pour la cybersécurité, adaptés aux contextes nationaux grâce à une culture organisationnelle, une infrastructure technologique et des cadres réglementaires améliorés, et propose que l'OACI élabore un outil d'auto-évaluation aidant les États à mesurer la maturité de leurs mesures en matière de cybersécurité de l'aviation.

13.58 La note WP/371, présentée par Cuba et coparrainée par 17 États membres de la CLAC, met en évidence l'incidence des facteurs humains sur le perfectionnement et la performance du personnel de sûreté de l'aviation. Elle met l'accent sur l'élaboration de stratégies globales visant à renforcer la gestion des facteurs humains et de la cybersécurité, y compris l'harmonisation avec l'Annexe 17 et la Stratégie de l'OACI pour la cybersécurité de l'aviation, en insistant sur l'importance de la coopération internationale, de l'évaluation des risques, de la formation continue du personnel et d'une solide culture de cybersécurité.

13.59 La note WP/124, présentée par le Danemark au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et parrainée par le Brésil, le Kazakhstan et le Pérou, souligne la nécessité d'une approche globale de la cybersécurité de l'aviation pour surmonter les efforts fragmentés d'atténuation des risques. Les principes clés comprennent des cadres de gouvernance solides, la prise en compte de la sécurité dès la conception des systèmes, une gestion proactive des cyberrisques alignée sur les protocoles de sûreté et de sécurité, et une formation axée sur les compétences dans toutes les disciplines de l'aviation.

13.60 La note WP/324, présentée par El Salvador au nom des États membres de la COCESNA, fait état des pratiques en matière de cybersécurité actuellement suivies dans les États membres de la COCESNA et recense les principales améliorations à apporter pour renforcer la résilience face aux nouvelles cybermenaces. La note invite également l'OACI à aider les États à établir des cadres réglementaires, à renforcer les compétences du personnel et à élaborer des plans de cyberrésilience qui favorisent l'intégration de la cybersécurité dans les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile (PNSAC).

13.61 La note WP/101, présentée par le Maroc, souligne l'importance de promouvoir la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités chargées de la cybersécurité au niveau national afin de garantir une approche harmonisée. La note indique que le point 2.4 du Plan d'action de l'OACI pour la cybersécurité (CyAP) vise à renforcer la gouvernance au moyen de tels mécanismes de coordination, et encourage l'OACI à envisager l'élaboration de nouvelles orientations sur cette question.

13.62 La note WP/438, présentée par Oman, décrit l'expérience du Sultanat en matière de réglementation de la cybersécurité de l'aviation et de collaboration avec l'USAP-CMA, et encourage les autres États à en tirer parti pour établir une structure de gouvernance uniforme en matière de cybersécurité.

13.63 La note WP/453, présentée par le Venezuela et coparrainée par 16 États membres de la CLAC met en exergue l'internationalité de la cybersécurité de l'aviation, une dimension qui requiert une approche collective et coordonnée tenant compte des capacités de chaque État, ainsi que du contexte régional influant sur les cybermenaces. La note propose la création de groupes régionaux de cybersécurité de l'aviation dans les régions de l'OACI afin de soutenir la mise en œuvre des dispositions et des éléments indicatifs de l'OACI.

13.64 La note WP/165, présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et par la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), et coparrainée par la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), prie l'OACI d'établir un cadre interne coordonné de gouvernance pour lutter contre les menaces numériques qui pèsent sur la sécurité, la sûreté et les opérations, et, dans un premier temps, de mettre l'accent sur les menaces délibérées et malveillantes. À titre complémentaire, la note encourage l'OACI à accélérer l'élaboration des directives et des éléments indicatifs qui permettront d'assurer efficacement la cybersécurité à un niveau uniforme à l'échelle de l'écosystème de l'aviation.

Analyse

13.65 Durant l'examen de la note WP/12, le Comité a pris note avec satisfaction de l'évolution des travaux de l'OACI relatifs à la cybersécurité de l'aviation au cours du triennat écoulé et a félicité l'Organisation et ses groupes d'experts pour leurs travaux. En particulier, le Comité s'est réjoui de l'avancement des travaux visant à recenser les lacunes potentielles des normes de l'OACI en matière de cybersécurité de l'aviation, ainsi que de l'élaboration continue de politiques, d'éléments indicatifs et d'initiatives de renforcement des capacités et de sensibilisation concernant la cybersécurité de l'aviation.

13.66 Le Comité a examiné la résolution 13/2 et, après y avoir apporté deux amendements, est convenu de recommander à l'Assemblée de l'adopter en remplacement de la résolution A41-19 – *Cybersécurité dans l'aviation civile*.

Résolution A41-19 A42-XX : Cybersécurité dans l'aviation civile

L'Assemblée,

Considérant que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et ~~intégr~~
~~interconnecté~~ constitué de données, d'informations et de systèmes qui sont essentiels à la sécurité, ~~et~~ à la
sûreté, à l'efficacité et à la capacité des vols d'aviation civile,

Notant que le secteur de l'aviation dépend de plus en plus de la disponibilité, ~~et~~ de l'intégrité ~~et de la~~
~~confidentialité~~ des données, de l'information, ~~des données~~, et des systèmes ~~et, dans certains cas, de leur~~
confidentialité,

Notant que la cybersécurité de l'aviation est essentielle au développement durable et efficace du transport
aérien et qu'elle doit par conséquent être considérée comme une priorité et bénéficier de ressources
appropriées,

Consciente que les cybermenaces pesant sur l'aviation civile sont en évolution ~~rapide et constante~~ ~~et~~
qu'elles sont d'une ampleur, d'une complexité et d'une fréquence croissantes, que l'aviation demeure une
cible pour des acteurs malveillants ~~ceux qui mettent en œuvre des cybermenaces ou des menaces physiques~~
tant dans l'environnement physique que cybernétique, et que ~~ces~~ les cybermenaces peuvent présenter des
risques importants pour l'infrastructure critique de l'aviation civile, et compromettre ~~évoluer et porter~~

~~atteinte aux systèmes critiques dans le monde entier~~ la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité de l'aviation civile,

~~Notant que tous les événements de cybersécurité cyberincidents qui compromettent la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels,~~

Constatant la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et solutions en matière de cybersécurité, et notant que les cyberrisques peuvent simultanément toucher une vaste gamme de domaines de l'aviation et s'y propager ~~s'étendre rapidement,~~

~~Notant que tous les événements de cybersécurité cyberincidents qui compromettent la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels,~~

Réaffirmant les obligations qu'impose la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) de garantir la sécurité, la sûreté et la continuité de l'aviation civile,

Considérant que la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) renforceront le cadre juridique mondial ~~pour ériger en infractions pénales visant à considérer les cyberattaques contre l'aviation civile internationale comme des crimes,~~ et qu'en conséquence la ratification et la mise en œuvre à grande échelle ~~par les États de ces instruments par les États membres~~ décourageront et puniront de telles attaques où qu'elles se produisent,

Réaffirmant l'importance et l'urgence de ~~prendre en compte~~ renforcer la cybersécurité et la cyberrésilience protection et la résilience des données, des informations et des systèmes ~~des systèmes, des données et des informations critiques de l'aviation civile contre les~~ face aux cybermenaces et les aux cyberrisques, notamment les interfaces communes entre l'aviation civile et l'aviation militaire d'autres secteurs connectés,

Considérant la nécessité de travailler de façon collaborative en vue de l'élaboration d'un cadre mondial efficace et coordonné de cybersécurité de l'aviation ~~et de favoriser la cybersécurité et la cyberrésilience du système mondial de l'aviation~~ et de favoriser la protection et la résilience du secteur face aux cybermenaces et aux cyberrisques de manière harmonisée et cohérente, ~~qui peuvent compromettre la sécurité et/ou la sûreté de l'aviation civile,~~

Notant le rôle mobilisateur de l'OACI et le travail qu'elle mène en matière de cybersécurité de l'aviation ~~et de cyberrésilience~~ dans l'ensemble des ~~les différentes~~ disciplines aéronautiques,

Notant qu'il est nécessaire d'harmoniser la cybersécurité de l'aviation aux échelons mondial, régional et national afin de renforcer ~~d'assurer~~ la cohérence et la pleine l'interopérabilité des mesures et processus de protection et de résilience ~~et des systèmes de gestion du risque,~~

Mesurant l'importance pour les États d'élaborer et de mettre en œuvre des plans pour la cybersécurité de l'aviation clairs et complets, qui tiennent compte des ~~principes de gouvernance et de responsabilité au niveau national~~ lois, règlements, politiques, procédures et mesures relatifs à la cybersécurité de l'aviation

civile, notamment en désignant une autorité nationale compétente responsable de la cybersécurité de l'aviation en coordination avec les autorités et agences nationales concernées,

Prenant acte de la valeur des dispositions, éléments indicatifs et initiatives, ~~plans d'action, publications et autres médias~~ conçus pour faire face aux problèmes de cybersécurité de manière collaborative et intégrée,

Considérant les résultats de la 14^e Conférence de navigation aérienne, tenue à Montréal du 26 août au 6 septembre 2024, et les dispositions de la Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation, adoptée à Mascate (Oman) le 11 décembre 2024,

1. *Prie instamment* les États membres d'adopter, ~~et de ratifier~~ ~~et de mettre en œuvre~~ la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Convention de Beijing) ~~de 2010~~ et du Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Protocole de Beijing) ~~de 2010~~ comme moyen de viser les cyberattaques dirigées contre l'aviation civile ;
2. *Invite* les États et les parties prenantes ~~de l'industrie du secteur~~ à prendre les mesures suivantes pour faire face aux cybermenaces auxquelles est confrontée l'aviation civile :
 - a) mettre en œuvre la Stratégie de cybersécurité de l'aviation civile de l'OACI et s'appuyer sur le Plan d'action pour la cybersécurité de l'OACI afin de faciliter la mise en œuvre de la Stratégie ;
 - b) élaborer et mettre en œuvre des plans nationaux de cybersécurité de l'aviation qui répondent aux objectifs stratégiques de cybersécurité de l'aviation et abordent la gouvernance et les responsabilités, les politiques, les communications, la gestion des cyberrisques, l'intervention et la reprise en cas d'incident, la gestion de l'identité, le renforcement des capacités et la formation, la conformité réglementaire et les vérifications, le suivi et l'amélioration continue, la documentation et la tenue de registres, dans le but de faire face aux cybermenaces et aux cyberrisques pour l'aviation civile d'une manière globale dans toutes les disciplines aéronautiques ;
 - c) élaborer et appliquer des processus et des outils qui soutiennent la mise en œuvre et le suivi des plans de cybersécurité de l'aviation ;
 - d) ~~b)~~ désigner l'autorité compétente pour les questions liées à la cybersécurité de l'aviation ~~dans le cadre du plan national de cybersécurité de l'aviation~~ et définir les rapports entre cette autorité et les organismes ~~aéronautiques et non aéronautique~~ nationaux concernés ;
 - e) ~~e)~~ définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes ~~de l'industrie du secteur~~ en ce qui concerne la cybersécurité de l'aviation civile ;

- f) obtenir des ressources suffisantes pour garantir la disponibilité et la formation continue de professionnels de l'aviation et de la cybersécurité qualifiés et compétents, capables de réglementer, d'exploiter, de gérer, de maintenir et de superviser la mise en œuvre effective des lois, règlements, politiques, procédures et mesures applicables à la cybersécurité de l'aviation ;
- g) ~~d)~~ élaborer et mettre en œuvre un cadre de gestion des ~~risques pour la cybersécurité~~ cyberrisques solide ~~et fondé sur~~ qui intègre la gestion des cyberrisques dans les pratiques pertinentes de gestion des risques pour la sécurité ~~et~~, la sûreté, l'efficacité et la capacité, et adopter une approche axée sur le risque pour renforcer la protection et la résilience des données, informations et systèmes critiques de l'aviation civile ~~, les informations et les données face aux cybermenaces et aux cyberrisques ;~~
- h) ~~e)~~ adopter des lois, règlements, politiques, procédures et mesures ~~instruments~~, selon qu'il convient, et affecter des ressources adéquates 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 protégés et résistants ; les données soient sécurisées et disponibles pendant le stockage, l'utilisation ou le transfert ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu des cyberincidents soient mises en œuvre ; des plans de reprise à la suite d'incident soient élaborés et mis en pratique en coordination avec les plans d'intervention d'urgence et de gestion de crise établis ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;
- i) ~~créer et faire respecter une solide~~ élaborer et mettre en œuvre des mesures concrètes pour renforcer la culture de cybersécurité dans toutes les entités de l'aviation civile ~~dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile ;~~
 - ~~f) encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité de l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;~~
- j) ~~h)~~ développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes entre gouvernements et entre gouvernements et industries, et jouer un rôle, autant que possible, dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les vulnérabilités, les indicateurs de compromission, les tendances dans ce domaine et les efforts ~~meilleures pratiques et enseignements tirés en matière~~ d'atténuation ;
- k) ~~g) encourager~~ développer les mécanismes de coopération ~~civilo-militaire~~ avec les autorités nationales compétentes, notamment les forces de l'ordre et les autorités chargées de la cybersécurité, afin de recenser, protéger et surveiller les vulnérabilités et les flux de données d'information ~~communs aux connexions entre les systèmes d'aviation civils et militaires~~

susceptibles de porter atteinte aux systèmes de l'aviation civile, et coopérer afin d'atténuer les cybermenaces communes et de s'y préparer et pour l'intervention et la reprise en cas de cyberincidents ;

j) ~~encourager les États à continuer d'apporter leur contribution à l'OACI en vue d'élaborer des normes internationales, des stratégies et des bonnes pratiques visant à renforcer la cybersécurité et la cyberrésilience de l'aviation ;~~

- l) ~~k) continuer de collaborer et de contribuer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'aviation de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui associe met à contribution la sécurité de l'aviation, la sûreté de l'aviation, la facilitation, la navigation aérienne, la communication, la surveillance, la gestion de la circulation aérienne, l'exploitation technique, la navigabilité des aéronefs et d'autres toutes les disciplines aéronautiques pertinentes, afin d'aborder de manière globale les cybermenaces et les cyberrisques qui pèsent sur la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la capacité de l'aviation.~~

3. Charge l'OACI :

- a) de continuer d'encourager l'adoption et la ratification universelles de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) de 2010 et du *Protocole additionnel pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) de 2010 ;
- b) de continuer à veiller à ce que les questions de cybersécurité de l'aviation ~~et de cyberrésilience~~ soient examinées et coordonnées dans toutes les disciplines pertinentes et de manière globale grâce à la collaboration entre tous les organes compétents de l'OACI ~~au moyen du nouveau mécanisme d'examen des questions de cybersécurité de l'aviation à l'OACI.~~

4. Déclare que cette résolution remplace la résolution A41-19.

13.67 Le Comité a constaté l'importance d'élaborer et de mettre en pratique des plans d'intervention et de rétablissement en cas de cyberincident, conformément à la note WP/240, afin d'aider les États et les parties prenantes à renforcer la cybersécurité et à intervenir efficacement en cas de cyberincident, et a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie la question aux groupes d'experts compétents de l'OACI afin qu'ils tiennent compte de l'expérience du Brésil dans leurs travaux pertinents.

13.68 Le Comité a mesuré l'importance de l'adaptation au contexte national de la stratégie de cybersécurité de l'aviation de l'OACI et du plan d'action pour la cybersécurité afin de lutter efficacement

contre les cybermenaces et les cyberrisques qui pèsent sur l'aviation civile, comme indiqué dans la note WP/369. Lors de l'examen de la proposition relative à l'élaboration par l'OACI d'un outil d'auto-évaluation qui aiderait les États à évaluer leur maturité en matière de cybersécurité de l'aviation, il a noté l'utilité potentielle de la proposition et a recommandé que le Conseil de l'OACI la renvoie aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

13.69 Le Comité a pris acte de l'importance des facteurs humains dans la lutte contre les cybermenaces et les cyberrisques qui pèsent sur l'aviation civile dans tous les domaines de l'aviation, notamment le personnel chargé de la sûreté de l'aviation, comme indiqué dans la note WP/371. Il est également convenu de l'importance de la coopération internationale, de l'évaluation des cyberrisques, de la formation continue du personnel, du partage des informations et d'une culture solide de la cybersécurité, tout en soulignant l'importance d'équilibrer les initiatives internationales et les exigences nationales. Le Comité est convenu des mesures proposées dans la note, tout en élargissant leur champ d'application à tous les domaines de l'aviation.

13.70 Le Comité a mesuré l'importance d'une approche globale de la cybersécurité de l'aviation, qui établit des cadres de gouvernance solides et privilégie la sécurité des systèmes dès leur conception, la gestion des cyberrisques alignée sur les pratiques de sécurité et de sûreté, et une formation axée sur les compétences dans tous les domaines de l'aviation, comme indiqué dans la note WP/124. En outre, il est convenu de la nécessité de suivre une approche collaborative en matière de formation sur la cybersécurité de l'aviation afin de tirer parti des ressources existantes. Il a invité l'OACI à continuer d'aborder la cybersécurité de l'aviation dans une optique globale dans les domaines pertinents de l'aviation, tout en intensifiant ses travaux sur les normes, pratiques recommandées et politiques et en favorisant une approche collaborative dans la réalisation des initiatives de renforcement des capacités.

13.71 Le Comité a souligné l'expérience des États membres de la COCESNA dans le renforcement de la protection et de la résilience de l'aviation civile face aux cybermenaces et aux cyberrisques, comme indiqué dans la note WP/324. Il est conscient de l'utilité de la coopération, des cadres réglementaires, des échanges d'informations, du renforcement des capacités et des plans de gestion des cyberincidents pour l'amélioration de la cybersécurité au sein des organisations, tout en convenant d'élargir le périmètre des mesures présentées dans la note de manière à tenir compte de toutes les disciplines aéronautiques concernées, en appui à une approche globale de la cybersécurité de l'aviation. Le Comité a pris note du fait qu'il faudrait faire montre d'une grande prudence s'agissant de la mise en commun d'informations confidentielles et sensibles. Le Comité a recommandé que le Conseil renvoie la proposition aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

13.72 Le Comité a constaté l'importance de la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités chargées de la cybersécurité au niveau national pour favoriser une approche cohérente et harmonisée de la cybersécurité de l'aviation, comme indiqué dans la note WP/101, et a encouragé l'OACI à envisager l'élaboration de nouvelles orientations sur cette question. Il a aussi recommandé que le Conseil renvoie la proposition aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

13.73 Le Comité a examiné les propositions formulées dans la note WP/281 visant à assurer une structure de gouvernance appropriée pour la cybersécurité de l'aviation. À cet égard, il est convenu de la

nécessité pour les États de mettre en place une structure de gouvernance adéquate afin de coordonner les fonctions de réglementation et de supervision de la cybersécurité de l'aviation dans les différents domaines de l'aviation et d'assurer la coordination de la question avec les organismes et partenaires de l'aviation ou hors secteur au niveau national. Toutefois, compte tenu des diverses structures de gouvernance des États servant à réglementer et à superviser la sécurité, la sûreté et l'efficacité et la cybersécurité de l'aviation, le Comité a constaté qu'il était nécessaire de laisser aux États toute latitude pour déterminer une autorité nationale compétente en matière de cybersécurité de l'aviation.

13.74 Le Comité a pris acte de l'utilité de la coopération régionale pour renforcer la protection et la résilience de l'aviation face aux cybermenaces et aux cyberrisques, comme indiqué dans la note WP/453. Lors de l'examen de la proposition visant à créer des groupes spécialisés dans la cybersécurité aérienne dans toutes les régions de l'OACI, il a rappelé la recommandation 4.2/1 issue de la 14^e Conférence de navigation aérienne, selon laquelle les États devaient harmoniser les activités en matière de cybersécurité de l'aviation dans les plans régionaux de navigation aérienne, de sécurité, de sûreté et de facilitation, au moyen des processus de coordination des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, des groupes régionaux de sécurité de l'aviation et des groupes régionaux sur la sûreté de l'aviation et la facilitation. Conformément à ce qui précède, le Comité a recommandé que le Conseil de l'OACI élabore et mette en œuvre un mécanisme adéquat pour renforcer la coopération régionale dans le domaine de la cybersécurité de l'aviation, tout en tenant compte des ressources disponibles.

13.75 Lors de l'examen de la note WP/165, le Comité est convenu de l'importance d'aborder de manière globale les cybermenaces et les cyberrisques qui pèsent sur l'aviation civile, notamment sous l'angle des travaux de l'OACI, par le biais d'une structure de gouvernance multidisciplinaire. Il a lancé une mise en garde contre l'utilisation du terme « menace numérique », qui n'est pas défini dans le contexte de la cybersécurité de l'aviation de l'OACI. Il a toutefois noté que la structure de gouvernance établie par l'OACI pour la cybersécurité de l'aviation, ainsi que les travaux et le mandat du Comité ad hoc de coordination de la cybersécurité du Conseil et du Groupe d'experts sur la cybersécurité reflétaient déjà une approche coordonnée et globale face aux cybermenaces et aux cyberrisques dans tous les domaines de l'aviation. Il a approuvé la proposition selon laquelle l'OACI accélérerait l'élaboration de dispositions et d'orientations sur la cybersécurité de l'aviation, tout en rappelant la recommandation 4.2/1 issue de la 14^e Conférence de navigation aérienne, selon laquelle des éléments indicatifs pertinents et concrets sur la cybersécurité qui répondraient aux besoins des États membres et des autres acteurs de l'aviation devraient être fournis en temps utile. Il n'a pas approuvé la proposition selon laquelle l'OACI renforcerait la sensibilisation et la communication sur le traitement coordonné des cybermenaces par l'intermédiaire de ses réseaux régionaux, car elle jouerait ainsi un rôle opérationnel qui irait au-delà de son mandat.