



A40-WP/596
EX/256
29/9/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 12 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

12.1 À ses troisième et quatrième séances, le Comité exécutif examine la question de la politique de la sûreté de l'aviation (AVSEC) sur la base du rapport du Conseil sur la *Mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)* (WP/25), et des *Résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2)* (WP/26). Sur la base de ces informations, il examine aussi la proposition du Conseil relative à l'actualisation de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* (WP/27), et une proposition visant à actualiser la Résolution sur la cybersécurité dans l'aviation civile et la stratégie correspondante (WP/28). En outre, 44 notes sont soumises par les États et les observateurs (sous les numéros suivants : 112, 141, 148, 165, 171, 172, 178, 219, 221, 243, 248, 250, 251, 253, 254, 283, 285, 286, 315, 328, 344, 348, 355, 357, 373, 386, 394, 395, 400, 405, 427, 466, 473, 489, 490, 491, 494, 495, 517, 528, 532, 543, 567 et 569).

12.2 Dans la note WP/141, le Qatar aborde la question de la différenciation de l'inspection-filtrage des passagers et des non-passagers dans les aéroports et préconise que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) entreprenne davantage de travaux pour mettre en place un système d'inspection-filtrage plus efficace et efficient.

12.3 Dans la note WP/148, les Émirats arabes unis examinent la nécessité et l'importance de renforcer la coopération et la collaboration entre États en ce qui concerne le partage d'informations pertinentes en matière de sûreté de l'aviation.

12.4 La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de ses 54 États membres, présente dans la note WP/165 les difficultés liées à la mise en œuvre mondiale des obligations en matière de contrôle de la qualité AVSEC et propose de renforcer le programme de contrôle de la qualité AVSEC ainsi que sa mise en œuvre effective.

12.5 Les notes WP/171 et 355, respectivement présentées par le Kazakhstan et la Fédération de Russie, fournissent des informations sur les travaux accomplis par le Bureau Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) et sur la nécessité de renforcer les effectifs dudit Bureau.

12.6 La Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) propose dans la note WP/172 que le groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) soit reclassé en groupe d'experts OACI relevant du Conseil de l'OACI, et que le nouveau « Groupe d'étude sur le cadre de confiance » soit placé sous la supervision de ce nouveau Groupe d'experts sous la forme d'un groupe de travail. Ce nouveau Groupe d'experts sur la résilience, la sûreté et la sécurité cybernétiques (CRSSP) devrait étudier et proposer des normes et pratiques recommandées (SARP) et éléments indicatifs nouveaux ou adaptés pour assurer la cohérence et l'homogénéité de toutes les activités cybernétiques liées à l'aviation au sein des groupes d'experts de l'OACI et d'autres groupes d'experts.

12.7 L'Association du transport aérien international (IATA) présente dans la note WP/178 la nécessité de prendre rapidement des mesures concrètes en vue de la création d'une taxonomie de la sûreté claire, harmonisée et complète et d'outils à jour et pratiques pour le signalement efficace d'incidents de sûreté.

12.8 Dans la note WP/219, le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) préconise la mise en place d'une entité de l'OACI, gouvernée par les États membres et soutenue par l'industrie, qui ne sera pas contrainte par la structure organisationnelle existante de l'OACI. Cette entité devrait assurer la bonne coordination de toutes les activités liées à la cybersécurité dans l'ensemble de l'OACI, ainsi que l'interface avec les autres disciplines concernées, et harmoniser les travaux réalisés par les groupes d'experts et les groupes d'étude existants.

12.9 Dans la note WP/221, les Émirats arabes unis préconisent que la communauté aéronautique travaille de concert pour envisager la cybersécurité. Ils recommandent que l'OACI tienne compte de l'aspect pluridimensionnel de la cybersécurité en créant à cette fin une structure appropriée, en se conformant aux instructions du Conseil de mener une étude de faisabilité et une analyse des lacunes aux fins d'établissement de la structure future du programme des travaux de l'OACI sur la cybersécurité.

12.10 Dans la note WP/243, le Conseil international des aéroports (ACI) affirme qu'à condition d'être doté de ressources suffisantes, un Groupe d'experts de la cybersécurité pourrait éventuellement examiner certaines questions en offrant un éventail plus vaste de compétences techniques et d'expérience parmi les membres du Groupe d'experts, en particulier sur le sujet de la cybersécurité ; une approche globale de l'évaluation des risques qui comprend des méthodologies convenues et bien comprises par toutes les parties prenantes et s'appuie sur l'expérience régionale et nationale ; la capacité de créer des groupes de travail afin d'accorder davantage de temps et d'allouer davantage de ressources à l'élaboration d'éléments indicatifs et de programmes, au renforcement des capacités, à l'assistance et à la formation, selon les besoins ; la possibilité d'examiner les questions relatives à la navigation aérienne, à la sécurité et à la sûreté à un seul endroit.

12.11 Dans la note WP/248, le Canada, au nom de l'Australie, des États-Unis, de la Jamaïque, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de la Global Express Association, de l'IATA et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), reconnaît que l'intégration des principes axés sur les résultats et fondés sur les risques dans la trame d'une organisation et ses programmes de sûreté de l'aviation est une entreprise complexe, en évolution perpétuelle. Afin d'appuyer les objectifs prioritaires du GAsEP, le partage de telles expériences avec la communauté mondiale et l'établissement de méthodes pratiques pour reconnaître et intégrer ces pratiques, principes et politiques, sont des mesures fondamentales pour encourager un écosystème plus durable et plus innovateur de la sûreté de l'aviation dans le monde.

12.12 Dans la note WP/250, l'ACI indique que l'industrie travaille à apporter des innovations urgentes dans le domaine de la sûreté de l'aviation, des améliorations progressives aux innovations radicales, telles qu'une refonte de l'inspection-filtrage des passagers au moyen de la sûreté intelligente. Reconnaisant que tant les solutions progressives que les solutions radicales nécessitent un climat d'innovation, l'ACI suggère des mesures précises que les États membres et l'OACI peuvent prendre pour aider l'industrie à relever les défis importants de demain.

12.13 Dans la note WP/251, l'Australie, les Émirats arabes unis et le Royaume-Uni encouragent les États à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place des ententes de sûreté à guichet unique afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant la répétition inutile des contrôles de sûreté, lorsqu'ils sont réputés équivalents et conformes aux orientations de l'OACI.

12.14 Dans la note WP/253, l'Allemagne, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, les États-Unis d'Amérique, la France, la Gambie, le Ghana, l'Irlande, l'Italie, le Japon, la Jordanie, le Kenya, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, la Macédoine du Nord, les Pays-Bas, le Portugal, le Qatar, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Sierra Leone, Singapour, la Suisse, la Turquie, l'ACI et l'IATA soutiennent la mise en place d'une culture de sûreté globale, qui est indispensable à une sûreté de l'aviation efficace à long terme, et recommandent que les États, l'industrie et l'OACI prennent des mesures pour intégrer la culture de sûreté dans l'environnement de l'aviation en conformité avec les résultats prioritaires du GASeP.

12.15 Dans la note WP/254, l'Afrique du Sud fait part de son expérience dans la lutte contre un certain nombre d'infractions affectant des passagers aériens grâce à l'établissement d'une structure collaborative et affirme qu'un organisme ou un département ne peut assumer seul la responsabilité de protéger le système aéronautique contre les menaces.

12.16 Dans la note WP/283, la France fait part de son expérience dans la mise en place d'un mécanisme efficace de coordination de la cybersécurité à travers la création du Conseil pour la cybersécurité du transport aérien, qui fournit déjà des résultats essentiels pour la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques, et fait observer qu'une stratégie de l'OACI dans ce domaine devrait être saluée et encouragée ainsi que la création d'un organe spécial collaboratif et transversal.

12.17 L'Argentine et le Brésil, avec le soutien des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), présentent dans la note WP/285 leur expérience en ce qui concerne la mise en œuvre du GASeP, et propose un mécanisme permettant de suivre la progression de la feuille de route du GASeP. Il est en particulier avancé que la création d'un mécanisme d'échange mondial, qui contiendrait le catalogue de la feuille de route du GASeP, pourrait aider tous les États à trouver des solutions pour se conformer aux normes AVSEC.

12.18 Dans la note WP/286, les États-Unis reconnaissent que des progrès encourageants ont été enregistrés dans le domaine de la sûreté de l'aviation mondiale depuis la 39^e session de l'Assemblée, mais proposent que la 40^e session de l'Assemblée définisse un programme encore plus ambitieux pour le prochain triennat. Alors que le dernier triennat a défini le cadre grâce à l'élaboration du GASeP et des outils connexes, il faut désormais plus particulièrement se concentrer sur les mesures, la mise en œuvre efficace, le suivi et les améliorations.

12.19 Dans la note WP/315, la Finlande, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres ainsi que des autres États membres de la Conférence Européenne de l'aviation civile (CEAC), attire l'attention sur l'expérience de la mise en œuvre du GASeP dans la région Europe, et prie instamment l'OACI, les États et les organismes de l'aviation de maintenir cette dynamique afin que les objectifs du GASeP puisse rapidement aboutir à des résultats concrets, élevant ainsi la barre de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

12.20 Singapour, dans la note WP/328 coparrainée par l'Argentine, l'Arménie, la Belgique, le Brésil, le Cambodge, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, la Fédération de Russie, la France, l'Italie, le Japon, la Jordanie, Nauru, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, les Palaos, les Philippines, le Portugal, la République démocratique populaire lao, le Royaume-Uni, le Sénégal et la Thaïlande, examine l'importance de la sensibilisation des autres organismes et organisations à la sûreté de l'aviation.

12.21 Dans la note WP/344, la Fédération de Russie présente des informations relatives à une approche intégrée pour améliorer davantage les activités de supervision des États, à l'aide de nouvelles méthodes destinées à empêcher les personnes de contrevenir aux exigences en matière de sûreté de l'aviation et à renforcer la culture de la sûreté chez les passagers.

12.22 Dans la note WP/348, le Venezuela propose que l'OACI conçoive et mette sur pied un réseau de points de contact (PoC) afin d'encourager le développement d'une compréhension commune, par les États membres, des cybermenaces et des cyber-risques, et l'élaboration de critères communs pour établir la criticité des biens et des systèmes qui doivent être protégés.

12.23 Dans la note WP/357, le Venezuela rappelle la feuille de route régionale pour les régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et Amérique du Sud (SAM) en vue de relever les défis de la mise en œuvre du GASeP, et attire l'attention sur un système d'évaluation mis au point à l'échelle régionale pour déterminer le niveau de mise en œuvre du GASeP.

12.24 Dans la note WP/373, la Chine fait part de son expérience dans la mise en œuvre du GASeP et de la feuille de route régionale pour l'Asie et le Pacifique (PAC) et propose la publication d'un modèle de plan national en matière de sûreté de l'aviation.

12.25 Dans la note WP/394, le Venezuela invite l'Assemblée à reconnaître que les États ont besoin de plus d'informations et d'orientations qui les aideront à mettre en œuvre des normes internationales, à élaborer des stratégies et à mettre en application les meilleures pratiques en matière de protection des systèmes informatiques et de communication critiques contre les actes d'intervention illicite susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation civile.

12.26 Dans la note WP/405, la République dominicaine souligne la nécessité de créer un modèle de matrice afin d'établir la priorité et la fréquence des activités de supervision de la sûreté de l'aviation par les États. Ces matrices serviront à identifier les mécanismes et les méthodologies pour la vérification ordonnée et systématique de la conformité, et à assurer une mise en œuvre efficace du programme national de sûreté de l'aviation civile.

12.27 Dans la note WP/427, les États-Unis recommandent que l'OACI crée un comité technique du Conseil sur la cybersécurité et la résilience pour centraliser la gouvernance et examiner les questions de cybersécurité et de résilience de manière appropriée dans une approche holistique. Ce comité gèrera les politiques et l'intégration des normes du secteur tout en évaluant l'élaboration éventuelle de SARP techniques.

12.28 Dans une note d'information (WP/112), la Finlande, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, décrit le régime de supervision de la sûreté de l'UE qui est conforme aux objectifs du GASeP. Elle explique que la législation de l'UE en matière de sûreté de l'aviation, sous la forme du règlement (CE) n° 300/2008 établissant des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des textes d'application connexes, requiert des États membres de l'UE qu'ils assurent une surveillance régulière de tous les aéroports, les exploitants et les autres entités responsables de la mise en œuvre des normes de sûreté aérienne.

12.29 Dans une note d'information (WP/386), le Comité aéronautique inter-États (CAI) présente le déroulement de la mise en œuvre des dispositions du GAsEP et de la feuille de route EUR/NAT relative à la sûreté de l'aviation.

12.30 Dans une note d'information (WP/395), l'IATA présente son avis en ce qui concerne la nécessité de progrès coordonnés, proactifs et tangibles visant à faire connaître et à gérer les risques de la cybersécurité, et considère l'OACI comme l'organisation la plus indiquée pour faire avancer le dialogue et les mesures au niveau mondial.

12.31 Dans une note d'information (WP/400), la République dominicaine présente un récapitulatif des progrès accomplis dans les domaines de la réglementation, de la technologie, du contrôle de la qualité, de la formation de sûreté de l'aviation et de la coopération dans le cadre du système mondial de la sûreté de l'aviation civile, et affirme son intention de soutenir l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté* (NCLB).

12.32 Dans une note d'information (WP/466), la République islamique d'Iran souligne qu'il importe que les amendements futurs de l'Annexe 17 intègrent les éléments critiques des systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation.

12.33 Dans une note d'information (WP/473), la République islamique d'Iran met en avant la nécessité pour l'OACI d'adopter, dans l'Annexe 17, des règles complètes et contraignantes qui seront mises en œuvre par les États membres, notamment pour faire face aux menaces contre la sûreté que représentent les véhicules aériens non habités.

12.34 Dans une note d'information (WP/489), le Venezuela (République bolivarienne du) fait état des progrès réalisés par l'aéroport international Maiquetía – Simón Bolívar en matière de mise en œuvre du plan de modernisation de la sûreté de l'aviation.

12.35 Dans une note d'information (WP/490), le Venezuela (République bolivarienne du) fait part de son expérience relative à l'élaboration d'un plan de travail qui vise à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 17, notamment celles concernant la cybersécurité.

12.36 Dans une note d'information (WP/491), le Cameroun présente ses progrès en matière d'élaboration et de mise en œuvre d'outils visant à promouvoir une culture de la sûreté dans les aéroports.

12.37 Dans une note d'information (WP/494), la République dominicaine fait état des mesures adoptées par les États en ce qui concerne l'identification du personnel AVSEC certifié.

12.38 Dans une note d'information (WP/495), la République dominicaine décrit la Loi n° 188-11, qui définit un cadre réglementaire aux fins de la poursuite des crimes et des délits commis à l'encontre de l'aviation civile dominicaine.

12.39 Dans une note d'information (WP/517), l'Indonésie souligne l'accent placé sur la sûreté de l'aviation dans le pays, et fait part de son expérience en matière de mise en œuvre de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

12.40 Dans une note d'information (WP/528), la Finlande, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile ; et l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unies, le Nigéria et le Qatar présentent dans l'Appendice de la note d'information un texte qui pourrait servir de base pour une nouvelle Déclaration sur la sûreté de l'aviation.

12.41 Dans une note d'information (WP/532), le Qatar décrit son approche en matière d'introduction d'orientations et de mesures relatives à la cybersécurité de l'aviation au sein de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

12.42 Dans une note d'information (WP/543), Oman illustre son expérience en matière de mise à jour et d'amendement des textes législatifs nationaux conformément aux SARP de l'Annexe 17 et aux dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Il encourage les États membres à mettre en place un mécanisme interne afin de veiller à la conformité aux engagements pris au niveau international en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation.

12.43 Dans une note d'information (WP/567), l'Inde présente les progrès accomplis en 2018 en matière de mise en œuvre d'un système d'immatriculation et de suivi des aéronefs télépilotés et de leur programme de sûreté.

12.44 Dans une note d'information (WP/569), l'Inde présente des informations sur la mise en œuvre d'un système d'inspection des antécédents à deux niveaux, fondé sur un mécanisme solide d'authentification des données biométriques.

Délibérations

Priorités stratégiques pour le prochain triennat

12.45 Dans la note WP/26, le Secrétariat de l'OACI rend compte des mesures adoptées à la suite des recommandations de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2), qui s'est tenue à Montréal en novembre 2018. Le Comité note avec satisfaction le haut degré de participation des États et de l'industrie à la Conférence et à ses résultats. Les délégués adressent aussi leurs félicitations au Secrétariat de l'OACI pour l'organisation réussie de cette manifestation. Après avoir examiné les résultats et les mesures de suivi de la Conférence, le Comité approuve toutes les recommandations de la Conférence HLCAS/2 et soutient les mesures prises par le Conseil de l'OACI et le Secrétariat. Il invite toutefois à accorder une attention soutenue à certains points toujours en chantier, par exemple à la nécessité d'examiner le mécanisme actuel de coordination de la cybersécurité, à l'établissement de priorités relatives à la sûreté de l'aviation au sein de l'OACI, et à la création éventuelle d'une direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation.

12.46 Notant avec satisfaction que de nombreux travaux ont été menés à bien par le Secrétariat en ce qui a trait aux points clés de la résolution 2309 du Conseil de sécurité de l'ONU, le Comité souligne qu'il est important que le Conseil veille à ce que des organes appropriés (comme le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation) continuent d'entreprendre des travaux centrés sur les préceptes de la résolution 2309, notamment la gestion des risques et les orientations connexes sur les politiques fondées sur les risques et la prise de décision opérationnelle ; les technologies et les techniques novatrices ainsi que le contrôle de la qualité et la supervision. En outre, les délégués expriment le besoin d'examiner le processus

d'élaboration et d'adoption des normes de sûreté et des outils d'appui, notamment la manière dont les politiques sont scrutées, les résultats escomptés en matière de sûreté, formulés, et les incidences, évaluées.

Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde

12.47 Dans la note WP/25, le Secrétariat de l'OACI donne un aperçu des nombreuses activités entreprises pour élaborer et mettre en œuvre les mesures et tâches prioritaires du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

12.48 Les efforts visant à accélérer le développement du GASeP, comme cela a été demandé par la 39^e session de l'Assemblée, sont salués. Il est pris note des divers degrés de mise en œuvre dans les différentes régions et, dans ce contexte, le Comité prie instamment les États de continuer à agir en faveur d'améliorations, notamment pour réaliser les objectifs mondiaux, et reconnaît l'importance du Programme universel d'audits de la sûreté et de ses réformes en cours destinées à mesurer la mise en œuvre avec efficacité.

12.49 S'agissant de la mise en œuvre du GASeP, les délégués saluent les expériences communiquées par les États à ce sujet. De nombreuses propositions sont formulées pour que l'OACI envisage la création d'un système de communication et d'échange d'informations sur les réalisations relatives à la feuille de route du GASeP ; par exemple au moyen d'un répertoire sur le GASeP, accessible depuis le portail sécurisé, dont les informations seront mises à jour à mesure que de nouvelles données et de nouveaux éléments sont disponibles. Le Comité souligne aussi l'importance d'associer les activités existantes de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation aux SARP applicables de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et aux méthodes d'attaque recensées dans l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108). Les délégués insistent aussi sur le rôle important que jouent les bureaux régionaux et félicitent ces derniers pour le soutien volontariste qu'ils apportent aux États membres en ce qu'ils favorisent la réalisation des objectifs mondiaux et régionaux par la mise en œuvre effective du GASeP.

12.50 S'agissant de l'évolution future du GASeP, le Comité reconnaît qu'en tant que « document évolutif », le GASeP sera révisé lorsque cela est nécessaire et approprié, et soutient une révision triennale. Ces révisions peuvent porter sur la manière de mieux lier le GASeP aux SARP de l'Annexe 17 — *Sûreté*, le cas échéant. Le Comité estime toutefois que la proposition visant à incorporer dans la prochaine édition de la feuille de route du GASeP certaines composantes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui soutiennent tant la sûreté de l'aviation que la gestion des frontières, devra faire l'objet de plus amples discussions.

Politique de réglementation

12.51 Rappelant les conclusions de la Conférence HLCAS/2, et en gardant à l'esprit les résultats prioritaires du GASeP et les résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI, ainsi que la résolution 2309 du Conseil de sécurité de l'ONU, le Comité convient que des principes fondés sur les risques et axés sur les résultats pourraient éclairer l'élaboration de propositions d'amendement des dispositions de l'Annexe 17 – *Sûreté* et des meilleures pratiques connexes. À cette fin, il prie le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'envisager l'élaboration de méthodes tangibles pour reconnaître et intégrer ces principes dans les processus décisionnels le cas échéant, afin de renforcer davantage l'efficacité, l'efficience et la durabilité des programmes de sûreté de l'aviation.

12.52 En outre, le Comité manifeste un large soutien pour la promotion de l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et appelle les États membres à se coordonner avec les partenaires de l'industrie pour faciliter les essais opérationnels de technologies nouvelles et de techniques innovantes. Plus particulièrement, le sujet de la différenciation des passagers dans l'application des mesures d'inspection-filtrage a été évoqué comme une évolution possible des activités d'inspection-filtrage en vue d'envisager une approche de la sûreté de l'aviation fondée sur les risques et axée sur les résultats. Toutefois, le Comité souligne que, si des moyens alternatifs de mise en conformité existent, dont certains figurent dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973), la mise en œuvre de mesures de sûreté de base reste essentielle à l'établissement d'un système de sûreté de l'aviation solide.

Cybersécurité

12.53 Soucieux de favoriser davantage une approche concertée et cohérente pour la gestion des cybermenaces et des cyber-risques, le Conseil, dans la note WP/28, propose un projet de résolution sur la meilleure façon de traiter les questions de cybersécurité dans l'aviation civile. La résolution vise à traiter de la cybersécurité selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle, en réaffirmant l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces. Elle cherche également à obtenir un engagement mondial des États membres et des parties prenantes de l'industrie, de manière à prendre des mesures pour s'attaquer systématiquement et de façon collaborative aux problèmes de cybersécurité dans l'aviation civile et atténuer les menaces et risques connexes.

12.54 Les délégués se félicitent des travaux accomplis par l'OACI et son groupe d'étude sur la cybersécurité (SSGC) concernant la cybersécurité dans l'aviation civile. Plus particulièrement, l'Assemblée salue et approuve la Stratégie de cybersécurité de l'OACI, et insiste sur l'importance d'élaborer un plan d'action global durable pour la mise en œuvre de cette stratégie, et de poursuivre les travaux relatifs à la mise au point d'un cadre de cybersécurité fiable. Soucieux de favoriser davantage une approche harmonieuse et cohérente de la gestion des cybermenaces et des cyber-risques, le Comité convient d'adopter la Résolution de l'Assemblée telle qu'elle figure dans l'Appendice A de la note A40-WP/28. Cette résolution remplacera la Résolution A39-19, *Cybersécurité dans l'aviation civile*. Le Comité convient de soumettre la résolution à la Plénière pour adoption.

Résolution A40-12/1 *Cybersécurité dans l'aviation civile*

L'Assemblée,

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

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

Consciente que la menace représentée par les cyberincidents pour l'aviation civile évolue rapidement et continuellement, que les responsables de ces menaces sont animés d'intentions malveillantes et concentrent leurs efforts sur la perturbation de la continuité des activités et le vol d'informations pour des

motivations politiques, financières ou autres, et que cette menace peut facilement évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques de l'aviation civile dans le monde entier,

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

Reconnaissant 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 et s'étendre rapidement,

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 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) renforceraient le cadre juridique mondial visant à considérer les cyberattaques contre l'aviation civile internationale comme des crimes, et qu'en conséquence la ratification à grande échelle de ces instruments par les États découragerait et punirait de telles attaques où qu'elles se produisent,

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

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

Reconnaissant le travail accompli par le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité, qui a grandement contribué au format de la stratégie de sécurité et aux caractéristiques de sûreté de la cybersécurité,

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'harmoniser la cybersécurité dans l'aviation aux échelons mondial, régional et national afin de promouvoir une cohérence mondiale et d'assurer la pleine interopérabilité des mesures de protection et des systèmes de gestion du risque,

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

1. *Prie* instamment les États membres et l'OACI de promouvoir l'adoption et la mise en œuvre universelles de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et du *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) comme moyen de viser les cyberattaques dirigées contre l'aviation civile ;

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

- a) mettre en œuvre la stratégie de sécurité figurant en Appendice ;
- b) déterminer les menaces et les risques associés aux éventuels cyberincidents contre les vols et les systèmes critiques de l'aviation civile, et les graves conséquences que peuvent entraîner de tels incidents ;
- c) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité dans l'aviation civile ;
- d) encourager le développement d'une compréhension commune entre les États membres pour ce qui est des cybermenaces et des cyberrisques, et l'élaboration de critères communs pour établir la criticité des ressources et des systèmes qui nécessitent une protection ;
- e) encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité dans l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;
- f) développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d'atténuation ;
- g) sur la base d'une compréhension commune des cybermenaces et des cyberrisques, adopter une approche souple et fondée sur les risques pour la protection des systèmes critiques d'aviation grâce à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la cybersécurité ;
- h) encourager une solide culture générale de cybersécurité dans les organismes nationaux et dans l'ensemble du secteur de l'aviation ;
- i) promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de normes, stratégies et meilleures pratiques internationales relatives à la protection des systèmes critiques de technologies de l'information et des communications utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile ;
- j) établir des politiques et affecter des ressources, au besoin, afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient résistants ; les méthodes de transfert de données soient sécurisées, assurant ainsi l'intégrité et la confidentialité des données ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;
- k) collaborer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui met à contribution la navigation aérienne,

la communication, la surveillance, l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs et d'autres disciplines pertinentes.

3. *Charge le Secrétaire général :*

- a) d'élaborer un plan d'action pour appuyer les États et l'industrie dans l'adoption de la stratégie de cybersécurité ;
- b) de continuer à veiller à ce que les questions de cybersécurité soient examinées et coordonnées de façon transversale au moyen des mécanismes appropriés dans l'esprit de la stratégie.

12.55 Reconnaissant qu'il est nécessaire de poursuivre les travaux du SSGC d'une manière plus formalisée, et d'assurer ainsi une coordination structurée d'autres groupes d'experts de l'OACI, le Comité salue les différentes propositions relatives aux structures de gouvernance de la cybersécurité qui visent à coordonner efficacement les activités de cybersécurité à tous les niveaux de l'OACI, à assurer une approche pluridisciplinaire de la cybersécurité, et à encourager le partage d'informations. En conséquence, il charge l'OACI de réaliser une étude de faisabilité et une analyse des lacunes pour déterminer la structure de gouvernance et le mécanisme de coordination de la cybersécurité les plus appropriés, en tenant compte de critères utiles.

12.56 Le Comité se félicite des expériences de mise en œuvre communiquées par les États et l'industrie, et reconnaît qu'il importe que toutes les parties prenantes partagent des informations et des orientations. L'OACI devrait donc poursuivre l'établissement du réseau des points de contact sur la cybersécurité qui est actuellement en cours de développement, et assurer la tenue à jour régulière du Répertoire « Cybersécurité ».

Collaboration et coopération

12.57 Alors qu'il examine la nécessité d'accroître la coopération et la collaboration entre États, comme le préconisent certains États membres, le Comité soutient la conclusion de la Conférence HLCAS/2 selon laquelle les arrangements pour un contrôle unique de sûreté entre des États aux vues similaires, sur la base de la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté, peuvent produire des avantages pour le système de sûreté de l'aviation en occasionnant une efficacité accrue et une utilisation plus efficace des ressources. Le Comité encourage donc les États à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place des ententes de sûreté à guichet unique, afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant la répétition inutile des contrôles de sûreté, lorsqu'ils sont conformes aux éléments indicatifs prévus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973) et dans l'évaluation des risques pertinente.

12.58 S'il peut être difficile pour certains États de s'engager dans des arrangements pour un contrôle unique de sûreté, le Comité reconnaît que d'autres approches existent pour parvenir à une plus grande efficacité en matière de sûreté de l'aviation. Ces approches passent notamment par une collaboration rapprochée entre États, et entre organismes gouvernementaux et parties prenantes de l'aviation, au moyen d'accords de partage d'informations, d'accords multilatéraux (par ex. memoranda

d'entente) et de mécanismes de coopération. À cet égard, le Comité salue l'initiative d'un État membre, et encourage d'autres États à étudier plus avant des approches et des arrangements de collaboration similaires.

Culture de la sûreté

12.59 Compte tenu du deuxième objectif prioritaire du GAsEP – développer une culture de la sûreté et des capacités humaines, le Comité estime qu'il est indispensable de forger une culture de la sûreté forte et globale pour la mise en œuvre effective et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation sur le long terme. Les facteurs humains jouent un rôle déterminant dans l'atténuation des menaces qui pèsent sur l'aviation civile. La promotion d'une culture de la sûreté positive permet de sensibiliser le personnel aux menaces contre la sûreté de l'aviation et à leurs incidences et aide à atténuer les menaces tant internes qu'externes, à mesure que le personnel réfléchit et agit de manière plus soucieuse de la sûreté et détecte et signale les comportements ou activités préoccupants. Il en résulte que tout le personnel du secteur aéronautique civil a le sentiment de jouer un rôle essentiel dans un régime de sûreté. Le Comité reconnaît que pour construire avec succès une culture de la sûreté, les parties prenantes doivent promouvoir la sûreté de l'aviation auprès de tous les organismes concernés par l'aviation civile, appuyant ainsi les initiatives avancées par plusieurs États membres, qui encouragent les États et les organisations de l'industrie à établir des programmes de sensibilisation à la culture de la sûreté à l'intention de toutes les parties prenantes de l'aviation civile. En outre, pour construire une culture de la sûreté, il faut aussi compter sur le soutien et l'impulsion des hauts dirigeants afin d'inscrire les principes de la sûreté de l'aviation dans tous les aspects de l'exploitation des aéroports.

12.60 Le Comité reconnaît aussi que le soutien politique en faveur d'une culture de sûreté doit se traduire par des actions concrètes et il salue les diverses initiatives signalées par les États membres pour mettre au point et en place des campagnes pratiques de sensibilisation à la sûreté. S'appuyant sur la recommandation de la Conférence HCLAS/2 appelant les États et l'industrie à prendre des mesures concrètes pour élaborer des programmes axés sur une culture de sûreté, comme des campagnes médiatisées, le Comité est favorable à la création de brochures et d'affiches, à la mise en place d'ateliers, de séances d'information et à la distribution de polycopiés, entre autres outils de communication ciblée pour inscrire la sensibilisation à la sûreté de l'aviation dans toutes les opérations de l'aviation civile. En outre, il note l'importance tant des outils pratiques permettant de signaler des incidents de sûreté que des formations périodiques visant à sensibiliser à la sûreté, tels que présentés par les États et l'industrie. Il demande à l'OACI de poursuivre les travaux concernant l'élaboration d'outils visant à renforcer la sensibilisation à la sûreté et la culture de sûreté, en faisant de cette question une priorité et en désignant 2020 comme l'« Année de la culture de sûreté ».

Activités de supervision des États

12.61 Le Comité souligne l'importance critique du contrôle de la qualité pour assurer la durabilité de la sûreté de l'aviation. Étant donné les améliorations requises dans le domaine du contrôle de la qualité, tel qu'il ressort des audits du Programme universel d'audits de la sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), les délégués s'accordent largement à dire que les États devraient être encouragés à consacrer de façon prioritaire des ressources suffisantes et à mettre en place une organisation appropriée pour assurer la mise en œuvre efficace des activités de contrôle de la qualité.

12.62 En outre, le Comité prend note de la nécessité d'aider les États à déterminer l'ordre de priorité et la fréquence des activités de supervision et recommande que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation envisage d'ajouter à son programme des travaux l'élaboration d'éléments indicatifs sur cette question.

Renforcement de la mise en œuvre régionale

12.63 L'Assemblée reconnaît le rôle important que joue les bureaux régionaux de l'OACI en ce qu'ils aident les États membres à surmonter des problèmes et des défis communs dans la mise en œuvre de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté*, du GASeP, et des plans d'actions correctives, en facilitant des missions d'assistance, en soutenant des régions de groupes régionaux, et en contribuant à résoudre d'autres difficultés propres à chaque région de l'OACI. En ce qui concerne le niveau des effectifs dans les bureaux régionaux de l'OACI, l'Assemblée établit que ce niveau devrait se fonder sur les besoins et être laissé à la discrétion du Secrétaire général qui prendra en considération les niveaux de mise en œuvre dans chaque région.

Résolutions de l'Assemblée et Déclaration sur la sûreté de l'aviation

12.64 Dans la note WP/27, le Conseil propose d'apporter des modifications à la Résolution A39-18 pour tenir compte des faits nouveaux en matière de sûreté de l'aviation depuis la dernière Assemblée et fournir des orientations générales sur la sûreté de l'aviation aux États membres et à l'OACI pour le prochain triennat. Le texte révisé de la Résolution fait l'objet d'un large soutien et il est estimé qu'il peut être adopté, à la suite de quoi il sera encore revu par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation en amont de la 41^e session de l'Assemblée.

12.65 Le Comité examine le projet de Déclaration sur la sûreté de l'aviation, proposé par certains États membres, notamment les États membres de l'Union européenne (UE), et ceux de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), comme moyen de démontrer la volonté politique des États de renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde. Les délégués trouvent important que le projet de Déclaration reflète les faits nouveaux importants intervenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation au cours des trois dernières années, et qu'il tienne compte du rôle crucial de l'OACI dans l'effort mondial pour engager la communauté de l'aviation civile internationale dans le renforcement plus poussé de la sûreté de l'aviation.

12.66 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité convient de présenter à la Plénière, pour adoption, une version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* en tenant compte des observations reçues. Il remercie aussi l'Afrique du Sud pour sa conduite des travaux du groupe de rédaction des « Amis du Président », qui a été chargé par le Comité de peaufiner le texte de la Déclaration mondiale sur la sûreté de l'aviation qui, s'il est approuvé, pourrait remplacer la précédente Déclaration adoptée à la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI (2010).

Résolution A40-12/2 : 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 A39-18, 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 A39-18, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 40^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 40^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 A39-18.

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 menace principale contre son développement sûr et ordonné,

Considérant que la nature évolutive de la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés par les engins explosifs dissimulés, les attaques côté ville, les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, les menaces chimiques, les attaques au moyen de systèmes d'aéronef télépilote (RPAS), l'utilisation abusive du système de fret aérien à des fins terroristes, les cyberattaques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et notamment les menaces internes croissantes, a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant

en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

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

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

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

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

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 des résolutions 2309 (2016), 2395 (2017) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies relatives aux menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes,

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

Reconnaissant l'appui solide dont bénéficie le GASeP et les efforts continus consentis par les États afin de mettre en œuvre le Plan, depuis qu'il a été approuvé en vue de sa mise en œuvre,

Reconnaissant 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 le risque, appropriées et proportionnelles à la menace,

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 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,

Rappelant l'importance pour les États 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,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;

2. *Prend note avec horreur* de tous les actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils ~~en service commercial~~^{*}, notamment de toute attaque contre des aéroports civils par des missiles balistiques ou des drones et de toute utilisation abusive d'aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;
4. *Invite* tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite 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 2309, 2395 et 2396 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 ;
8. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, demande au Conseil d'assurer la durabilité à long terme du programme de sûreté de l'aviation de l'Organisation dans le contexte du budget-programme 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 du programme ordinaire ;
10. *Exprime sa gratitude* au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'avoir élaboré le GASeP dans les délais les plus brefs et de l'avoir présenté au Conseil pour approbation en consultation avec les États membres ;
11. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GASeP lorsqu'il affinera le Plan, en s'assurant qu'il reflète des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation et qu'il est doté d'indicateurs concrets et mesurables pour guider l'OACI, les États et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;

* Modification du français seulement.

12. *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.

APPENDICE B

Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile

a) *Instruments internationaux du droit aérien*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988), par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010)¹, par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010), par le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal*, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014)² ;

2. *Appelle* les États qui ne sont pas encore parties aux *instruments de droit aérien mentionnés ci-dessus*, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion,

¹ La *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) est entrée en vigueur en 2018.

² Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.int, rubrique « Recueil des traités de l'OACI ».

aux principes de ces instruments, et appelle les États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

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

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

L'Assemblée,

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

1. *Appelle* les États membres à accorder une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes 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.

APPENDICE C

Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que l'application 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,

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

Considérant que 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, 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 efficaces et pour définir l'avenir des régimes d'inspection-filtrage de sûreté.

1. *Prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la plus haute priorité à l'adoption de mesures efficaces de prévention des actes d'intervention illicite qui soient fondées 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* le Conseil d'adopter sans tarder des normes destinées à renforcer la lutte contre les menaces internes ;
3. *Prie instamment* tous les États, à titre individuel et en coopération avec les autres États, de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les actes d'intervention illicite et, en particulier, les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 ainsi que celles recommandées par le Conseil ;
4. *Réaffirme* la responsabilité qu'ont tous les États de mettre en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation efficaces dans leur territoire, en tenant compte de la menace qui évolue ;
5. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* et les dispositions relatives à la gestion ~~et à la sûreté~~ des frontières de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui présentent un intérêt pour la sûreté de l'aviation, afin d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de remédier à tout écart ou à toute carence de façon urgente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;
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 ;
8. *Encourage* les États membres et les organisations de l'industrie à prendre des dispositions pratiques pour élaborer et organiser des campagnes visant à mettre en œuvre une culture de la sûreté et des programmes de sensibilisation du personnel et du public à la sûreté en vue de renforcer la lutte contre les menaces internes, et à mettre en œuvre ces programmes en partenariat avec toutes les parties prenantes dans l'environnement aéronautique ;
9. *Encourage* les États membres et les organisations de l'industrie qui investissent dans l'élaboration de stratégies de cybersécurité à poursuivre la mise au point d'une stratégie complète en matière de cybersécurité ainsi que des mécanismes de repérage et de gestion des risques, notamment le partage d'informations pertinentes relatives à la cybersécurité ;
10. *Encourage* les États membres à mettre en œuvre une supervision efficace de tous les aspects de leur régime de sûreté de l'aviation pour s'assurer que des mesures de sûreté sont mises en œuvre de façon efficace et durable ;
11. *Encourage* les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :

-
- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États et l'industrie, selon qu'il convient, afin d'échanger des renseignements et de détecter rapidement les menaces contre la sûreté des opérations de l'aviation civile ;
 - b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir les techniques de filtrage et d'inspection, la détection des explosifs, 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 pour détecter des matières interdites et empêcher qu'elles soient emportées à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;
 - d) définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace basées sur le risque, 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 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 :
 - 1) en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien 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 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 en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - f) prendre en compte les éventuelles utilisations abusives des RPAS 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 visant l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et dans l'espace aérien soient effectuées et que les États communiquent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l'aviation civile aux parties prenantes concernées ;
 - h) contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aérogares, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour :

- 1) maintenir un équilibre pratique entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ;
 - 2) mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ;
 - 3) éviter, dans la mesure du possible, de créer des vulnérabilités dues à des zones de rassemblement de masse, qu'elles soient à l'intérieur ou à proximité de l'aérogare ;
 - 4) entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d'intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent ;
- i) assurer la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces ;
 - j) faire face aux risques internes résultant de l'exploitation du personnel aéroportuaire et de leur accès privilégié aux zones réglementées et à des informations de sûreté sensibles.
12. *Appelle* les États membres à améliorer leur utilisation des mécanismes d'échange de renseignements, notamment les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les données des dossiers passagers (PNR) fournis par les transporteurs aériens, afin de renforcer la sûreté de l'aviation et de réduire les risques auxquels sont exposés les passagers, tout en garantissant la protection de la vie privée et des libertés publiques ;
13. *Appelle* les États membres à appuyer les travaux de l'OACI portant sur l'élaboration et la mise en œuvre d'une norme PNR, conformément à la Résolution 2396 du Conseil de sécurité des Nations Unies, et à y contribuer ;
14. *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 ;
15. *Appelle* les États membres, lorsqu'ils demandent à un autre État d'appliquer des mesures de sûreté pour protéger les aéronefs qui volent à destination de son territoire, à tenir pleinement compte des mesures de sûreté déjà en place dans l'État qui reçoit la demande et, s'il y a lieu, à reconnaître ces mesures comme équivalentes ;
16. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général :
- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté*, 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 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 ;
- d) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté, qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats, conformes aux exigences de l'Annexe 17, et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;
- e) de continuer à s'occuper des autres types de menaces et de risques, notamment les menaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques qui pèsent sur les zones côté ville des aéroports et sur la sûreté de la gestion du trafic aérien, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation ;

17. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973) 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 ;

18. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et au Secrétaire général de veiller à la mise à jour continue de l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108), qui fournit une méthodologie d'évaluation du risque pour la sûreté de l'aviation, que les États membres peuvent envisager d'utiliser pour développer leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, et d'inclure des évaluations fondées sur les risques dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées de sûreté de l'aviation à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

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

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

APPENDICE D

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution A39-18, Appendice E,

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

Considérant que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux ~~dispositions-normes~~* de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui appuient les objectifs de gestion des frontières et de sûreté de l'aviation et de sécurité aux frontières,

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

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

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

Considérant que les résultats de l'audit USAP-Méthode de surveillance continue (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 ; et que le GASeP a recours aux données compilées de l'USAP-CMA pour évaluer la conformité des États aux niveaux de sûreté ciblés,

Reconnaissant 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 constitue une partie intégrante et cruciale du processus de surveillance pour atteindre l'objectif général de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde,

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

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

* Modification du français seulement.

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

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

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

Rappelant qu'à sa 39^e session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note avec satisfaction* que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;
2. *Exprime sa reconnaissance* aux États membres pour leur coopération dans le processus d'audit et le détachement à court terme d'experts certifiés de la sûreté qui ont agi comme auditeurs de l'USAP pour l'exécution des audits ainsi que d'experts à long terme pour remplir les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP ;
3. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP-CMA et de superviser ses activités lorsqu'il évalue la capacité des États à mettre en œuvre de manière durable leurs systèmes de sûreté de l'aviation, le respect des normes de l'OACI portant sur la sûreté et dans la mise en œuvre des plans d'actions correctives des États ;
4. *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 ;
5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de mettre en œuvre des améliorations afin d'assurer une interprétation uniforme des normes de l'Annexe 17, de rendre plus opérationnelle l'orientation du programme USAP-CMA, en remédiant aux graves carences en temps utile, et en appliquant une approche fondée sur les risques à la hiérarchisation des audits, ce qui permet d'assurer l'efficacité des comptes rendus sur l'approche fondée sur les risques et axée sur les résultats en matière de conformité des États membres aux objectifs de sûreté pertinents ; et d'évaluer la mise en œuvre de ces améliorations ;
6. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de sûreté de l'USAP-CMA, particulièrement en ce qui concerne la prompte notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;
7. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
 - a) en signant le protocole d'entente concernant l'USAP-CMA ;
 - b) en acceptant les missions de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;

- c) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA ;
 - d) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;
 - e) en préparant et en soumettant un plan approprié d'actions correctives pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;
8. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'assurer la viabilité financière à long terme de l'USAP en prenant des mesures pour tenir compte des besoins de financement de ses activités dans le budget-programme ordinaire dès que possible et dans la mesure du possible ;
9. *Prie instamment* tous les États membres de partager selon qu'il convient et conformément à leur souveraineté, les résultats des audits et d'autres activités de l'USAP-CMA effectués par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État soumis à audit ;
10. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA.

APPENDICE E

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

L'Assemblée,

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

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

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de mettre à profit l'influence dont jouit l'Organisation pour soutenir les efforts déployés dans le monde entier par les États et d'autres entités de l'aviation afin de fournir une assistance et un soutien techniques coordonnés aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté de l'aviation, notamment par la mise sur pied d'un cadre international de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation coordonné, ciblé et efficace ;
2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;

3. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de veiller à ce que les contributions reçues pour le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement – Sûreté soient consacrées dans leur totalité aux activités de ce Programme ;
4. *Prie instamment* les États qui en sont capables d'aider à fournir un renforcement des capacités, de la formation et autres ressources financières de manière efficace et ciblée, de l'assistance technique, des transferts de technologie et des programmes technologiques, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États de parvenir à un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;
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 aussi 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* l'OACI, les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;
8. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance en recueillant des renseignements sur ces initiatives ;
9. *Charge* le Conseil de demander au 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 Conseil de charger le Secrétaire général d'actualiser et de renforcer le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation, et de promouvoir d'autres méthodes de formation à la sûreté de l'aviation, telles que l'apprentissage en ligne et l'apprentissage hybride ;
12. *Prie instamment* les États membres de contribuer aux initiatives de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI ;
13. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir, appuyer et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI afin de garantir que les normes de formation soient maintenues 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.

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

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

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

Considérant que 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. *Reconnaît* que l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États membres ;
2. *Prie instamment* tous les États membres d'insérer dans leurs accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;
3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants pour garantir qu'une coopération efficace entre les États en matière de sûreté de l'aviation favorise davantage la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation :
 - a) respect de l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;
 - b) reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ;
 - c) concentration sur les résultats en matière de sûreté ;
4. *Prie instamment* tous les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC), créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts

internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;

5. *Prie instamment* le Conseil de demander au Secrétaire général de promouvoir des initiatives permettant la création de plates-formes technologiques pour l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

6. *Demande* au Conseil de continuer :

- a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
- b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
- c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;

7. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et existantes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

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

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), l'Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNCTITF), le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (UNOCT), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), la Commission arabe de l'aviation civile, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA),

la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

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

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

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

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

- 1) renforcer et promouvoir l'application effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier celles de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et élaborer des stratégies pour faire face aux menaces actuelles et émergentes ;
- 2) renforcer les procédures de filtrage de sûreté, mettre l'accent sur les facteurs humains, faire appel aux technologies modernes pour détecter les articles interdits et appuyer la recherche et le développement en technologie de détection d'explosifs, d'armes et d'articles interdits afin de prévenir les actes d'intervention illicite ;
- 3) élaborer de meilleures mesures de sûreté pour protéger les installations aéroportuaires et améliorer la sûreté en vol, avec des renforcements appropriés de la technologie et de la formation ;
- 4) élaborer et mettre en place des mesures renforcées et harmonisées ainsi que de bonnes pratiques pour la sûreté du fret aérien, en tenant compte de la nécessité de protéger toute la chaîne logistique du fret aérien ;
- 5) promouvoir le renforcement des mesures de sûreté appliquées aux documents de voyage et la validation de ces documents au moyen du Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, en parallèle avec des renseignements biométriques, ainsi que l'engagement à signaler régulièrement les passeports perdus ou volés à la base de données d'INTERPOL sur les

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