



A41-WP/613  
EX/286  
4/10/22

## **ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

### **COMITÉ EXÉCUTIF**

#### **PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 14 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur le point 14 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

**Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique**

14.1 À ses septième et huitième séances, le Comité exécutif a examiné la question de la politique en matière de 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/4), et de l'Année OACI de la culture de la sûreté en 2021 (WP/23). Il a aussi examiné la proposition du Conseil relative à l'actualisation des résolutions suivantes : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (WP/5) et Cybersécurité de l'aviation civile (WP/22). En outre, 39 notes ont été soumises par les États et les observateurs (sous les numéros suivants : 137, 331, 75, 333, 189, 387, 222, 282 révision n° 1, 152, 349, 293, 422, 347 révision n° 1, 130, 154, 156, 388, 267, 480, 518, 524, 517, 330, 25, 271, 238 révision n° 1, 302, 243, 539, 74, 158, 281, 231, 241, 151, 416, 374, 64 et 423).

14.2 Le Bangladesh propose, dans la note WP/137, de prendre en considération certains éléments dans la prochaine révision du GASeP, notamment pour élaborer une version du Plan qui soit plus réaliste, plus claire et mieux réalisable et assortie d'orientations.

14.3 Dans la note WP/331, le Chili, le Brésil et la Colombie, avec l'appui de l'Argentine, de l'Équateur, d'El Salvador, du Guatemala, du Panama, de l'Uruguay, ainsi que d'États de la région Amérique du Sud (SAM) et de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), rendent compte de l'expérience d'États en ce qui concerne la mise en œuvre de la feuille de route régionale NAM/CAR/SAM du GASeP. La note souligne également comment la pandémie a affecté les mécanismes de coopération et la circulation des personnes, donnant ainsi lieu à la nécessité de réviser la feuille de route du GASeP et ses indicateurs.

14.4 Dans la note WP/75, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et des États membres de la Commission de l'aviation civile africaine (CAFAC), et la Chine, avec le parrainage du Brésil et des États-Unis, préconise l'élaboration de processus clairs de surveillance et de compte rendu dans le cadre du GASeP en vue de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde, sans pour cela accorder moins d'attention au respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*, en tirant parti des données et ressources existantes, ainsi que des mécanismes de renforcement des capacités. La note souligne aussi l'importance de mettre à profit l'Année de la culture de la sûreté et d'en maintenir la dynamique, et invite l'OACI à prendre de nouvelles mesures pour soutenir la réalisation des objectifs du GASeP.

14.5 Dans la note WP/333, la République dominicaine propose de redéfinir les échéanciers fixés pour l'exécution des tâches au titre du GASeP, ainsi que les pourcentages du nombre total d'États audités qui doivent atteindre les taux de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation indiqués dans le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). La note suggère aussi d'élaborer une méthode pour traduire les résultats des indicateurs des tâches GASeP en pourcentages, afin qu'ils soient alignés sur les objectifs ambitieux mondiaux du GASeP.

14.6 Dans la note WP/189, présentée par les États-Unis et coparrainée par les Émirats arabes unis, la Malaisie, la République dominicaine, Singapour, la Thaïlande, le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA), la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée est invitée à

réfléchir aux succès des efforts de sensibilisation à la sûreté et il lui est proposé de prendre des mesures pour que se concrétisent les possibilités d'examiner et d'évaluer les plans et programmes de l'OACI relatifs à la sûreté de l'aviation, y compris le GAsEP, et de faire preuve d'innovation en la matière.

14.7 Dans la note WP/387, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de l'Équateur, du Panama, de la République dominicaine et de l'Uruguay, suggère que les mécanismes de mesure du GAsEP soient conçus de façon à pouvoir déterminer la part des contributions des composantes « OACI », « États » et « secteur », individuellement ou de manière combinée, à la mise en œuvre dudit GAsEP, et que cette mise en œuvre ne soit pas exclusivement fondée sur la mise en œuvre effective par les États qui ressort des conclusions d'audit de l'USAP. Elle indique en outre qu'il importe de pouvoir réfléchir à l'utilité de nouveaux paramètres éventuels pour mesurer les objectifs mondiaux inscrits dans le GAsEP, puisque la feuille de route qui l'accompagne est un document évolutif qu'il est possible d'examiner et d'ajuster périodiquement si besoin est.

14.8 Dans la note WP/222, le Brésil, avec l'appui des 20 États membres de la CLAC, rend compte de son expérience face à l'augmentation du nombre de passagers indisciplinés à la suite de la pandémie de COVID-19, de nombreux passagers ayant refusé de se conformer aux règles de sûreté de l'aviation ou aux règlements sanitaires locaux.

14.9 Dans la note WP/282, révision n° 1, la République de Corée propose l'élaboration de normes internationales pour le système de notification volontaire en matière de sûreté de l'aviation (ASVR) afin de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde sur la base d'une culture de la sûreté et demande à l'Assemblée d'envisager l'introduction d'un système de gestion proactive de la sûreté en utilisant les données collectées par le système de notification et en introduisant des objectifs et des indicateurs de performance de sûreté.

14.10 Les Émirats arabes unis, dans la note WP/152, avec le parrainage de l'Australie, du Canada, des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas et de Singapour, rappellent que la méthodologie de contrôle de la qualité pendant la pandémie de COVID-19 a intégré certaines techniques à distance afin de respecter une distance physique et de se conformer aux restrictions et mesures imposées pour lutter contre la COVID-19. Cette note décrit les avantages que pourrait présenter le développement de ces techniques à distance comme moyen supplémentaire de supervision efficace de la sûreté de l'aviation.

14.11 Dans la note WP/349, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de l'Équateur, du Panama et de l'Uruguay ainsi que des États de la région SAM et de la CLAC, rappelle que l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* exige des États qu'ils envisagent d'intégrer des activités de détection des comportements suspects susceptibles de menacer la sûreté de l'aviation civile dans leurs pratiques et procédures relatives à la sûreté de l'aviation, en vue de se conformer à l'Annexe 17 de l'OACI. Cette note prend acte que des orientations techniques sont fournies dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 – Diffusion restreinte) de l'OACI et dans le cadre d'autres expériences aux niveaux régional et local sur cette question. Cependant, il serait d'une grande utilité pour les États de prévoir d'autres options à même de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de leurs programmes de détection des comportements suspects.

14.12 Dans la note WP/130, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, de l'Afrique du Sud, de l'Argentine, de l'Arabie saoudite,

du Brésil, des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de l'IATA et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), appelle à un effort concerté pour considérer la « nouvelle normalité/situation » créée par la pandémie de COVID-19 et trouver des moyens de soutenir la main-d'œuvre et de rendre les emplois dans la sûreté de l'aviation intéressants en tant que choix de carrière. La note souligne qu'il faut accorder une place centrale aux facteurs humains et aux effets qu'ils ont sur les résultats du personnel de la sûreté de l'aviation et cela doit inspirer des mesures pragmatiques aux niveaux étatique et sectoriel, notamment l'adoption de méthodes plus audacieuses pour retenir le personnel qualifié qui travaille déjà dans la sûreté de l'aviation et attirer de nouveaux candidats.

14.13 Dans la note WP/154, les États-Unis et Singapour rappellent que l'Assemblée a examiné l'importance que continue de revêtir la culture de la sûreté alors que le transport aérien mondial reprend après la pandémie de COVID-19, comme cela a été souligné. Les États-Unis et Singapour ont mis au point une fiche d'information sur la culture de la sûreté (appendice à la note WP/154) que toutes les parties prenantes peuvent utiliser pour faire prévaloir l'importance de la culture de sûreté et compléter les autres ressources commanditées par l'OACI à ce sujet.

14.14 Dans la note WP/156, les Émirats arabes unis, avec le parrainage du Royaume-Uni, soulignent l'importance et les avantages de la collaboration et du partenariat pour satisfaire le besoin permanent d'une meilleure sensibilisation à la sûreté et une culture de la sûreté forte et efficace dans l'aviation civile, grâce aux efforts de promotion de l'OACI, des États, des organisations concernées, de l'industrie et des autres parties prenantes. La note met également en évidence les approches et les réalisations liées aux objectifs de l'Année de la culture de la sûreté par les Émirats arabes unis aux niveaux national, régional et international.

14.15 Dans la note WP/388, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de l'Équateur, du Panama, de la République dominicaine et de l'Uruguay, insiste sur l'importance de considérer plus sérieusement les vulnérabilités associées à des agents internes, étant donné qu'il s'agit là d'agents qui ont accès aux systèmes de sûreté et ont plus d'occasions que les passagers d'en perturber le fonctionnement. La note indique qu'en plus des orientations techniques, il serait utile que les États disposent de diverses possibilités d'assistance qui leur permettent d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des mécanismes de prévention visant à lutter contre la menace interne.

14.16 Dans la note WP/330, Bahreïn souligne l'importance d'adopter une méthodologie claire d'évaluation des menaces et des risques pour la sûreté de l'aviation, notamment de définir les responsabilités des entités chargées d'évaluer les menaces et les risques, afin que les États mettent en œuvre des processus de sûreté et des mesures d'atténuation appropriés et souples. La note appelle les États membres à signaler les actes d'intervention illicite et à diffuser leurs connaissances et leurs bonnes pratiques, afin d'aider l'OACI à élaborer des éléments pertinents pour aider les États. La note demande aussi à l'OACI, par l'intermédiaire du Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR), de mettre à jour l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108 – Diffusion restreinte) afin d'inclure des évaluations fondées sur les risques et d'envisager l'ajout ou la modification de mesures de sûreté de l'aviation.

14.17 Dans la note WP/25, la Colombie, le Chili et le Pérou, avec l'appui de la Bolivie, du Brésil, de l'Équateur, du Panama et de l'Uruguay, rappellent que la Colombie et le Pérou ont ratifié un accord sur le contrôle unique de sûreté en 2021 et ont souligné les nombreux avantages qui peuvent être tirés

d'arrangements similaires, par exemple renforcer la coopération entre États, mieux utiliser les ressources disponibles et éviter la duplication des contrôles. Ils encouragent aussi la collaboration continue des États au niveau régional en vue de renforcer la durabilité de la sûreté de l'aviation, la facilitation et l'amélioration de l'expérience des passagers.

14.18 Dans la note WP/271, l'Inde fait le point sur les travaux réalisés en Inde pour élaborer un cadre réglementaire nécessaire à l'établissement d'un mécanisme d'intervention graduelle et d'une politique anti-drones non autorisés, afin de relever les défis contemporains posés par les systèmes d'aéronefs non habités (UAS), étant donné la prolifération croissante des activités commerciales de drones en Inde.

14.19 Dans la note WP/238, révision n° 1, la République de Corée propose d'établir un système commun de certification des performances pour les équipements de sûreté de l'aviation et les technologies connexes. Elle propose en outre d'établir des spécifications techniques sur les équipements de sûreté avancés et d'élaborer des procédures et des méthodologies de test communes. En réponse aux menaces posées par le terrorisme international, la note suggère la création par l'OACI d'un environnement qui favorise la coopération internationale et encourage les États membres à utiliser des systèmes de certification des performances.

14.20 Dans la note WP/302, l'Arabie saoudite, au nom des États de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), rend compte des efforts qu'elle a déployés pour favoriser le soutien et renforcer la collaboration de la communauté internationale de la sûreté de l'aviation civile, étant donné que les menaces et les risques auxquels est confrontée la communauté de l'aviation civile dans un État peuvent avoir des répercussions sur tous les États membres. La note fait également l'éloge de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, qui a joué un rôle essentiel dans le renforcement de la coopération internationale pour atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile.

14.21 Dans la note WP/243, la CAFAC souligne l'importance de la coopération et de la collaboration entre l'OACI, les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile en ce qui a trait à la sûreté de l'aviation et à la facilitation afin d'assurer avec efficacité la mise en œuvre des politiques et des pratiques en matière de sûreté de l'aviation civile entre les États membres, qui se traduit par un système de transport aérien régional sûr, efficace et durable.

14.22 Dans la note WP/74, la Tchéquie, au nom de l'UE, de la CEAC, de la CAFAC et d'EUROCONTROL, et avec le parrainage du Brésil et de l'International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), demande à l'Assemblée de demander à l'OACI d'élaborer des orientations sur l'évaluation des cyberrisques, de finaliser la compilation des SARP et des instruments juridiques pertinents sur lesquels les États et les parties prenantes peuvent s'appuyer pour intégrer les cyberrisques dans leur cadre relatif à l'aviation, et d'envisager l'organisation d'exercices de cybersécurité aux niveaux mondial et régional. Elle recommande en outre à l'OACI et aux États d'intensifier leurs efforts pour promouvoir une culture de la cybersécurité et des activités de renforcement des capacités.

14.23 Dans la note WP/158, le Guyana, avec l'appui de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, de la Colombie, de l'Équateur, d'El Salvador, du Guatemala, du Panama, du Pérou, de la République dominicaine, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), demande à l'OACI de consacrer des ressources au renforcement des capacités des petits États en matière de cybersécurité. Il demande

en outre que l'OACI crée et développe un mécanisme de coopération visant à favoriser des programmes de mentorat et d'échanges techniques entre les États.

14.24 Dans la note WP/281, Oman vise à normaliser la gouvernance de la cybersécurité de l'aviation dans les États où toutes les compétences sont confiées à l'autorité nationale compétente en matière de sûreté de l'aviation civile.

14.25 Dans la note WP/231, l'Arabie saoudite, au nom des États membres de l'OAAC, demande aux États d'adopter une culture de la cybersécurité dans l'aviation civile et à l'OACI d'élaborer un programme de sensibilisation à la cybersécurité à l'intention du personnel de l'aviation civile, parallèlement au programme de culture de la sûreté de l'aviation.

14.26 Dans la note WP/241, l'Afrique du Sud recommande aux États d'incorporer les principes d'un modèle de sûreté confiance zéro dans leurs systèmes de gestion de la sécurité de l'information (SMSI) et demande au Groupe d'experts de la cybersécurité d'élaborer des orientations techniques pour permettre la prise en considération du principe confiance zéro dans ces systèmes.

14.27 Dans la note WP/151, les Émirats arabes unis recommandent de reconnaître la nécessité d'une coordination entre toutes les parties prenantes pour aborder la cybersécurité de l'aviation, et recommandent aussi que les parties prenantes élaborent des stratégies de renforcement des capacités pour améliorer les compétences des ressources humaines.

14.28 Dans la note WP/416, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de la Bolivie, de la Colombie, du Costa Rica, de l'Équateur, du Panama et de l'Uruguay, demande à l'OACI d'élaborer une trousse de mise en œuvre pour prêter assistance aux États et accélérer l'exécution de la Stratégie de l'OACI pour la cybersécurité de l'aviation.

14.29 La CAFAC, au nom de 54 États africains, recommande, dans la note WP/374, que le Groupe de la cybersécurité élabore des initiatives dans le domaine du renforcement des capacités, de la formation et de la culture de la cybersécurité en temps de crise à l'intention du personnel des services de navigation aérienne.

14.30 Dans la note WP/64, l'IATA recommande à l'Assemblée de demander au Conseil de veiller à ce que tous les organes de travail de l'OACI adoptent une approche interdisciplinaire et concertée en plusieurs étapes pour tenir compte des dispositions relatives à la cybersécurité et d'autres règles, selon le principe de la sûreté intégrée. Elle invite en outre l'Assemblée à être consciente de l'impact potentiel de l'introduction de nouvelles technologies interconnectées de prochaine génération et de chaînes d'approvisionnement connexes non soumises à la réglementation et aux SARP de l'aviation civile.

14.31 Les notes d'information (WP/267, WP/293, WP/422 et WP/423) présentées par la République dominicaine, la note d'information (WP/518) présentée par le Paraguay, la note d'information (WP/424) présentée par la République de Corée, la note d'information (WP/480) présentée par l'Afrique du Sud, les notes d'information (WP/347, révision n° 1 et WP/539) présentées par les États-Unis et la note d'information (WP/517) présentée par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ont été notées.

## *Analyse*

### *Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)*

14.32 Dans la note WP/4, le Conseil présente un aperçu des activités entreprises pour mettre en œuvre le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), notamment un panorama mondial et régional du niveau actuel de la mise en œuvre effective, tel qu'il ressort des résultats du Programme USAP-CMA.

14.33 Le Comité a constaté les efforts considérables qui ont été déployés à ce jour et qui continuent de l'être, que ce soit par les États, les groupes régionaux ou le secteur aéronautique, pour mener à bien les tâches et les priorités relatives au GASeP. Cela étant, notant que le niveau de mise en œuvre effective est en-deçà des cibles ambitieuses visées, le Comité a appelé les États à prendre de nouvelles mesures pour continuer à améliorer la sûreté de l'aviation, conformément à l'Annexe 17.

14.34 À l'issue d'un examen plus poussé des notes WP/75, WP/137, WP/189, WP/333 et WP/387, le Comité s'est dit favorable à ce que les groupes d'experts compétents de l'OACI, notamment l'Équipe spéciale sur le GASeP (TF-GASeP) et le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, mènent en priorité la révision du GASeP et de sa feuille de route, en se fondant sur une synthèse des enseignements tirés de la mise en œuvre et de la gestion de la sûreté de l'aviation pendant la pandémie de COVID-19. Il est important d'élaborer à l'intention de ces groupes d'experts un processus de réexamen systématique et périodique du GASeP et de sa feuille de route, de mettre au point des processus clairs de surveillance et de compte rendu tirant parti des données et ressources existantes, et de soumettre les résultats du réexamen au Conseil de l'OACI, qui les examinera.

14.35 Le Comité s'est félicité des nombreuses propositions et idées qui ont été présentées dans les notes de travail en vue de réviser et de mettre à jour le GASeP. Il s'est dit conscient qu'au cours du prochain triennat et au-delà, il sera impératif que les plans et programmes de sûreté de l'aviation de l'OACI soient évalués dans leur ensemble afin de s'assurer qu'ils restent d'actualité et adaptés à leurs objectifs. Cette évaluation permettra de veiller à ce qu'on ne néglige pas des questions cruciales, par exemple : les structures, méthodes et paramètres existants de ces plans et programmes ne contribuent-ils pas à la sous-performance des États membres dans la mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 17 ? Les mandats actuels de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation ne font-ils pas obstacle à la prise en compte et à l'adoption d'approches plus novatrices, lorsque l'occasion se présente ? En conséquence, un large appui a été exprimé en faveur de la nécessité de continuer à utiliser des modalités consultatives et à faire participer les États membres et le secteur pour s'assurer ce que ces plans et programmes de sûreté de l'aviation de l'OACI servent toujours l'objectif voulu et s'adaptent aux enjeux nouveaux et d'apparition récente dans le domaine de la sûreté de l'aviation, tout en analysant les causes profondes et en réfléchissant à des approches novatrices visant à améliorer ou à renforcer leur efficacité.

14.36 Le Comité a également constaté que toutes les autres propositions relatives au GASeP apportent de précieuses contributions aux révisions futures du Plan, et est convenu que la TF-GASeP devrait les examiner de plus près. Cette Équipe spéciale tiendra compte de toutes les propositions tandis qu'elle poursuivra le réexamen du Plan.

***Politique réglementaire***

14.37 Le Comité a mesuré l'importance du problème des passagers indisciplinés dans le transport aérien et pris note de certaines des bonnes pratiques adoptées par le Brésil pour atténuer ce problème, décrites dans le WP/222. Il a encouragé les États membres à œuvrer pour atténuer le problème des passagers indisciplinés, notamment en adoptant, de manière coordonnée, des stratégies et mesures concrètes visant à réduire le phénomène des passagers indisciplinés. En conséquence, il recommande que l'OACI continue à guider les États membres au sujet de campagnes conçues pour inciter les passagers à suivre les règles sur la conduite minimum à tenir à bord des aéronefs.

14.38 S'agissant de la proposition présentée dans la note WP/282, révision n° 1, relative à l'élaboration de normes internationales pour les comptes rendus volontaires dans le cadre de la mise en œuvre d'un système de rapports confidentiels de sûreté de l'aviation, compte tenu de l'expérience de la République de Corée dans la mise en œuvre d'un compte rendu volontaire de sûreté de l'aviation (ASVR) en vue de renforcer cette dernière à l'échelle mondiale en se fondant sur une culture de la sûreté, le Comité a recommandé de faire part de l'expérience de la République de Corée aux groupes d'experts compétents de l'OACI. Dans l'intervalle, le Comité a indiqué que l'OACI et ses États membres devraient continuer à tâcher de faciliter la notification d'actes d'intervention illicite, conformément aux prescriptions de l'Annexe 17.

14.39 Dans la note WP/152, le Comité a examiné les avantages de l'utilisation de techniques à distance avancées comme moyen supplémentaire de supervision efficace de la sûreté de l'aviation, en particulier quand des restrictions ou d'autres circonstances ne permettent pas de mener des activités de surveillance sur place. Il a encouragé les groupes d'experts compétents de l'OACI, les États membres, les organisations, le secteur et les parties prenantes à envisager d'élaborer des cadres et des critères appropriés pour appuyer l'utilisation de techniques à distance avancées le cas échéant.

14.40 Le Comité a pris note des efforts menés à l'échelle régionale, décrits dans la note WP/349, pour mettre à l'essai diverses approches visant à détecter des comportements suspects qui menacent la sûreté de l'aviation civile, telles que la formation intitulée « La détection des passagers ayant un comportement suspect », qui a été conçue par le Groupe régional sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG), formé des États des régions NAM/CAR/SAM de l'OACI et de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). Le Comité a encouragé l'OACI à continuer de promouvoir des activités d'assistance pour les États membres (notamment des ateliers, des formations, des séminaires, des trousseaux de mise en œuvre ou d'autres mécanismes d'assistance) en vue de les aider à élaborer et à mettre en œuvre leurs programmes de détection des comportements suspects pouvant menacer l'aviation civile.

***Facteurs humains, culture de la sûreté et menace interne***

14.41 Dans la note WP/23, le Conseil a souligné les réalisations de l'Année de la culture de la sûreté de l'OACI en 2021 et les divers outils et ressources que l'Organisation a élaborés pour promouvoir la culture de la sûreté, et prend acte des initiatives et activités menées dans le monde entier par la communauté aéronautique.

14.42 Le Comité a encouragé les États, les organisations internationales et régionales et le secteur aéronautique à continuer à tirer parti des avancées en matière de culture de la sûreté réalisées tout au long de l'Année, notamment en se servant des outils et des ressources créés par l'OACI. Il a demandé à l'OACI

de continuer à promouvoir la mise en œuvre et le maintien d'une culture de la sûreté solide et efficace en aviation et à intégrer dans ces importants travaux les principes de diversité et d'inclusion.

14.43 S'agissant de la note WP/130, le Comité a noté qu'un réseau aéronautique sûr et bien rodé est impossible sans des équipes dévouées, compétentes et motivées. Il est convenu que les emplois dans la sûreté de l'aviation méritent d'être reconnus compte tenu des qualifications et des compétences qu'ils exigent, et qu'il conviendrait d'en faire la promotion en tant que profession, compte tenu de leur importance. À cet égard, l'OACI, avec le soutien du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, devrait envisager d'accorder une large place aux facteurs humains, aux résultats et à la professionnalisation du personnel de la sûreté de l'aviation à l'occasion de la mise à jour du GAsEP, en mettant à profit les succès de l'Année de la culture de la sûreté et en utilisant le kit de démarrage OACI sur la performance et les facteurs humains que l'OACI est en train de mettre au point. Il a été recommandé d'appliquer une approche stratégique des facteurs humains, tenant compte de l'évolution à long terme de l'ensemble du personnel de l'aviation, et de promouvoir des systèmes intégrés de gestion de la sûreté. Dans le cadre du Programme sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI, les États et le secteur doivent veiller ensemble à ce qu'il soit possible de recruter un nombre suffisant d'experts de la sûreté de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et maintenir l'efficacité et l'efficience du système de sûreté de l'aviation.

14.44 Le Comité était conscient de l'importance de cultiver en permanence une culture de la sûreté positive, en particulier alors que le transport aérien se remet des effets de la pandémie de COVID-19. Il s'est félicité de la fiche d'information sur la culture de la sûreté présentée dans la note WP/154, élaborée conjointement par Singapour et les États-Unis, en tant qu'outil utile pouvant servir à promouvoir une culture de la sûreté forte et efficace dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile.

14.45 Le Comité a appuyé la proposition formulée dans la note WP/156 visant à encourager l'OACI, les États, les organisations compétentes, le secteur et les parties prenantes à poursuivre l'application de mesures concrètes prises pour renforcer la culture de la sûreté dans l'aviation civile. Il a également constaté l'importance et les avantages de la collaboration et des partenariats entre toutes les parties prenantes pour répondre au besoin permanent de promouvoir et de soutenir une meilleure sensibilisation à la sûreté et une culture de sûreté forte et efficace dans l'aviation civile.

14.46 Notant l'importance des mesures permettant de détecter, d'évaluer et d'atténuer d'éventuelles menaces internes, le Comité a pris note de la note WP/388 qui fait bon accueil à tout type d'assistance technique [ateliers, cours de formation, séminaires, trousse de mise en œuvre (iPack), etc.] afin d'aider les États à mettre en œuvre les mesures de façon efficace.

14.47 En réponse aux observations formulées par plusieurs États concernant la nécessité de définir clairement la menace et le risque, le Secrétariat est convenu de clarifier la question dans le rapport, car les deux termes ne sont pas interchangeables. Ainsi, il voudrait signaler que le concept de menace dans le domaine de la sûreté de l'aviation renvoie à la probabilité qu'un acte d'intervention illicite crédible soit commis, en se fondant sur les intentions et les capacités des auteurs, sans tenir compte des mesures de sûreté en place, tandis que le risque vise à déterminer le niveau d'exposition à une attaque réussie contre une cible précise, en tenant compte de la menace évaluée et de ses conséquences, ainsi que d'une évaluation des vulnérabilités qui subsistent après examen de l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation en place. D'autres orientations figurent dans l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile*

(Doc 10108, diffusion restreinte, troisième édition, 2022), en particulier dans l'Appendice A – *Méthode et schéma de processus d'évaluation du risque, et orientations à l'intention des États membres.*

### **Coopération internationale**

14.48 Lors de l'examen de la note WP/330, le Comité a rappelé le rôle essentiel joué par l'OACI dans la mise en œuvre d'une méthodologie efficace d'évaluation des menaces et des risques pour la sûreté de l'aviation. En conséquence, il a exhorté les États à signaler les actes d'intervention illicite, à échanger des informations et des meilleures pratiques, ainsi que des données d'expérience sur l'évaluation des menaces et des risques, afin de permettre à l'OACI d'élaborer et de fournir des instruments, des éléments indicatifs et des activités de formation en matière d'évaluation des menaces et de gestion des risques.

14.49 Le Comité était conscient des avantages présentés dans la note WP/25 qui découlaient pour les États de l'établissement de dispositifs de contrôle unique de sûreté, dont le but est de renforcer la durabilité de la sûreté de l'aviation et d'améliorer l'expérience passagers, et il a rappelé les orientations existantes sur le contrôle unique de sûreté publiées par l'OACI, ainsi que toute assistance technique disponible, pour aider à la mise en place de tels dispositifs. Le Comité a aussi souligné l'impérieuse nécessité d'un processus de validation solide et d'une consultation mutuelle entre les États et les exploitants d'aéroports concernés pour garantir une mise en œuvre effective, en tenant compte des protocoles nationaux en place.

14.50 Notant les efforts déployés par l'Inde, qui sont présentés dans la note WP/271, pour mettre en œuvre une politique de lutte contre les drones non autorisés, le Comité a appuyé le fait que l'échange d'informations pouvait se faire par l'intermédiaire des groupes d'experts compétents de l'OACI, y compris le Groupe d'experts AVSEC et le Groupe d'experts des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), en vue d'élaborer des cadres politiques raisonnables visant à atténuer la menace posée par les systèmes d'aéronefs non habités (UAS).

14.51 Le Comité a examiné la proposition contenue dans la note WP/238, révision n° 1, visant à établir un cadre de certification des performances des équipements de sûreté de l'aviation, qui comprendrait des spécifications techniques ainsi que des procédures et méthodologies de test communes pour les équipements de sûreté avancés. Compte tenu de l'évolution rapide et de l'utilisation de tels équipements, le Comité exécutif est convenu que le cadre en question nécessiterait un examen plus approfondi par le Groupe d'experts AVSEC et le Groupe d'experts de la cybersécurité.

14.52 Notant les contributions des États à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, ainsi que ses réalisations en matière d'assistance et de soutien aux États dans le domaine de la sûreté de l'aviation, le Comité a pris note d'une proposition formulée dans la note WP/302 pour que l'OACI augmente son soutien aux programmes de coopération, qui contribuent à la réalisation des priorités et des objectifs ambitieux du GASep, en particulier après la phase de reprise post COVID-19 et eu égard aux difficultés rencontrées par les États. Étant donné qu'une augmentation de l'aide directe dépend fortement des ressources disponibles de l'OACI, le Comité a encouragé les États disposant de ressources, capacités et expertises à offrir leur soutien et leur assistance à d'autres États dans le besoin en vue de mettre en œuvre l'initiative *Aucun pays laissé de côté* par exemple, aidant ainsi l'industrie mondiale de l'aviation civile. Enfin, le Comité a souligné l'importance de mettre en place des réseaux et une coopération sur les plans régional et international pour contribuer à assurer la mise en œuvre effective des normes de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*.

14.53 Le Comité a constaté qu'un défi substantiel sur le plan de la sûreté de l'aviation au niveau des États est la capacité à assurer une mise en œuvre effective des mesures en la matière, comme le souligne la note WP/243. Il a constaté que cela ne peut se faire que par le biais d'une supervision efficace conçue pour aboutir à un réseau aérien mondial sécurisé afin de protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'interférence illicite. À cet égard, il a souligné le rôle d'appui important que les organisations régionales de l'aviation civile peuvent jouer pour les États Membres dans la mise en place d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation solide et efficace.

***Résolution sur la sûreté de l'aviation à adopter par l'Assemblée***

14.54 Le Conseil a présenté la note WP/5 rappelant qu'en 2019, à sa 40<sup>e</sup> session, l'Assemblée avait adopté la résolution A40-11 : *Exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*. Conformément au 2<sup>e</sup> paragraphe du dispositif de la résolution A40-11, l'exposé récapitulatif doit être examiné à chaque session ordinaire de l'Assemblée.

14.55 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité est convenu 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 et approuvées par le Comité.

-----

---

**Résolution 14/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

*Considérant* que, dans la résolution A40-11, 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 A40-11, appendices A à G inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 41<sup>e</sup> 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 41<sup>e</sup> 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 A40-11.

## **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* la nature évolutive de la menace d'actes de terrorisme [y compris ceux posés par les engins explosifs dissimulés, les attaques côté ville, les menaces sol-air, notamment les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres attaques perpétrées à distance, les menaces chimiques, les attaques au moyen de systèmes d'aéronef non habité (UAS), l'utilisation abusive du système de fret aérien à des fins terroristes, l'utilisation d'aéronefs comme armes, les cyberattaques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et notamment les menaces internes], qui a de graves conséquences pour la sécurité,

l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des 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,

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

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

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

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

*Consciente* de l'instrument que constitue la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies (2006) au service des efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme,

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

*Notant* que des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du Plan 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,

*Prenant note* des efforts accrus auxquels les États membres doivent consentir en vue d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux du GASeP pour 2023 et 2030, avec le soutien collectif des autres États membres, de l'OACI, des organisations régionales, de l'industrie et de toutes les autres parties prenantes,

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

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

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

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

*Rappelant* l'importance pour les États membres de dresser un panorama exhaustif de la sûreté et d'autres disciplines de l'aviation et de maintenir une coordination efficace entre leurs différents organes afin de veiller à ce que toutes les informations utiles soient examinées et à ce que les conséquences de toute mesure sur les activités de l'aviation civile, notamment sur la sécurité de l'aviation, soient évaluées,

*Notant* que les restrictions et les mesures de santé publique découlant de la pandémie de COVID-19 ont eu de graves répercussions sur le secteur aéronautique et que l'OACI et les États membres doivent tenir compte de ces répercussions lorsqu'ils prennent des décisions en matière de politiques et de mesures relatives à la sûreté de l'aviation,

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

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;
2. *Prend note avec horreur* de tous les actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction d'aéronefs civils en vol et d'aéroports civils par des missiles sol-air, des attaques au moyen d'UAS et l'utilisation abusive d'aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que 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 exigées et recommandées dans l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* et dans les dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* relatives à la sûreté, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;

6. *Charge* le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;

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

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

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

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

11. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GASeP lorsqu'il affinera le Plan, y compris les changements survenus au sein du secteur aéronautique des suites de la pandémie de COVID-19, en s'assurant qu'il comporte des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation ainsi qu'un mécanisme de suivi de l'avancement faisant appel à des processus et outils existants afin d'aider l'OACI, les États membres et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;

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

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

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

## APPENDICE B

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

a) *Instruments internationaux du droit aérien*

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

---

<sup>1</sup> Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse [www.icao.int](http://www.icao.int), rubrique « Recueil des traités de l'OACI ».

le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, et de fournir l'assistance demandée par les États membres qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments.

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

## APPENDICE C

### Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite exige des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures visant à atténuer la menace, notamment celles figurant dans l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* relatives à la sûreté,

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

*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 poursuite de la coopération avec des organisations internationales telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union postale universelle (UPU) et l'Organisation maritime internationale (OMI),

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

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

*Considérant* qu'un large éventail de stratégies et d'outils de gestion des risques doit être employé pour aligner les mesures de sûreté avec le risque pour la sûreté afin de garantir l'efficacité et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation, compte tenu des incidences non désirées qu'ils pourraient avoir sur la sécurité de l'aviation civile,

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

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

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

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

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

*Considérant* que des innovations en matière de technologie et de processus et une formation adaptée sont requises pour mettre en place des mesures de facilitation et de sûreté de l'aviation efficaces et efficientes 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 preuves et sur les risques, viables sur le plan opérationnel et proportionnelles à la menace actuelle contre la sûreté de l'aviation civile internationale, de tenir compte de la nature novatrice et évolutive de cette menace et de se conformer aux dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;

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

3. *Réaffirme* la responsabilité qu'ont tous les États membres de mettre en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation efficaces dans leur territoire, en tenant compte de la menace qui évolue ;
4. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté afin d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de remédier à tout écart ou à toute carence de façon urgente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;
5. *Encourage* les États membres à accorder une grande importance aux normes récemment adoptées pour faire face aux menaces internes et à assurer leur application effective dans le cadre de leurs attributions respectives, et à continuer à adapter et adopter des mesures pour lutter contre ces menaces ;
6. *Encourage* les États membres à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;
7. *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à l'élaboration, aux essais opérationnels et à la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces et de technologies, de techniques et de processus novateurs ;
8. *Encourage* les États membres et le secteur aéronautique à coordonner leurs efforts afin de faire évoluer l'inspection-filtrage de sûreté de l'aviation pour la rendre plus agile dans sa réponse à de nouvelles menaces, la fluidifier et la centrer davantage sur les voyageurs, tout en veillant à répondre à tout moment aux objectifs de sûreté de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* ;
9. *Encourage* les États membres et toutes les entités de l'aviation à promouvoir une culture de la sûreté de l'aviation qui soit solide et efficace, en s'appuyant notamment sur l'élaboration de programmes et de campagnes de sensibilisation du personnel et du public à la sûreté soulignant que la sûreté est l'affaire de tous ;
10. *Prie instamment* les États membres de conserver des effectifs compétents, motivés et bien formés et de prendre des mesures destinées à garantir et à maintenir les compétences dont disposait le personnel avant la pandémie de COVID-19 ;
11. *Encourage* les États membres à mettre en œuvre une supervision efficace de tous les aspects de leur régime de sûreté de l'aviation, notamment en appliquant des techniques à distance lorsque des restrictions ou d'autres circonstances ne permettent pas la réalisation d'activités de suivi sur site, pour s'assurer que des mesures de sûreté sont mises en œuvre de façon efficace et durable ;
12. *Encourage* les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :

- 
- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États membres et l'industrie, selon qu'il convient, 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 articles et matières interdites et empêcher qu'ils soient emportés à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;
  - d) définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace fondées sur les preuves et sur les risques, efficaces, efficientes, multicouches, viables d'un point de vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers, sur l'équipage et sur le commerce légitime ;
  - e) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne :
    - i. en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien solide, durable et résistant ;
    - ii. en mettant en œuvre de manière efficace et durable des normes de sûreté solides ;
    - iii. 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 ;
    - iv. 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 ;
    - v. en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes logistiques correspondantes ;
    - vi. en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d'autres États membres pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
    - vii. en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités et à favoriser l'innovation en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
  - f) prendre en compte les éventuelles utilisations abusives des UAS et appliquer des mesures de sûreté afin de prévenir leur utilisation dans des actes d'intervention illicite ;
  - g) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques de sûreté visant l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et dans leur espace aérien soient effectuées

en continu, à ce que ces évaluations soient utilisées afin d'éclairer comme il se doit la mise au point de contre-mesures et d'adapter les paramètres des mesures de sûreté de l'aviation, et à ce qu'elles apportent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l'aviation civile aux parties prenantes concernées ;

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

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

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

15. *Demande* à l'OACI :

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
- b) de continuer à promouvoir l'élaboration de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États membres intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants

d'équipements, en vue de l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection-filtrage des passagers et du fret ;

- c) de continuer d'appuyer les activités du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées fondées sur les preuves et sur les risques ;
- d) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États membres à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté, qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats, conformes aux exigences de l'Annexe 17, et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace et continu de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;
- 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 et le Groupe d'experts de la cybersécurité ;

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

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

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

19. *Charge* le Conseil d'évaluer en permanence le mandat du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et d'établir des procédures de gouvernance pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de contraintes limitant sa capacité d'examiner tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation ;

20. *Charge* le Secrétaire général de continuer à veiller à ce que la sûreté de l'aviation occupe sa juste place comme principe fondamental et composante fonctionnelle du Secrétariat de l'OACI, à la mesure de

sa criticité pour l'avancement, la durabilité, et le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

## APPENDICE D

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI a rempli avec succès le mandat formulé dans la résolution A40-11, appendice D,

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

*Considérant* que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux normes de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et aux normes de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

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

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

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

*Considérant* que les résultats de l'audit USAP-CMA contribuent de manière considérable à la compréhension de l'état de la sûreté à l'échelle mondiale, de la région et de chaque État membre ; et que les données compilées de l'USAP-CMA peuvent aussi servir à évaluer si les États membres atteignent les objectifs de sûreté fixés dans le GAsEP,

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

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

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

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

*Notant* que la poursuite de l'USAP-CMA et l'évolution continue de ce programme sont essentielles pour établir une confiance mutuelle entre les États membres dans le niveau de sûreté de l'aviation et pour encourager la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

*Constatant* que les répercussions de la pandémie de COVID-19 et les restrictions budgétaires ont réduit la fréquence de réalisation des audits,

*Rappelant* qu'à sa 40<sup>e</sup> session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note* que l'USAP-CMA joue un rôle essentiel dans l'amélioration de la sûreté de l'aviation dans le monde grâce aux audits et à la surveillance continue de la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation ;
2. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de veiller à ce que l'USAP-CMA continue d'évaluer et de mesurer la mise en œuvre durable et effective des normes de l'Annexe 17, y compris les approches fondées sur les risques adoptées à cet effet, le cas échéant, et des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté, que la hiérarchisation des audits soit fondée sur les risques et que l'USAP-CMA traite des carences graves en temps opportun ;
3. *Est reconnaissant* aux États membres d'avoir coopéré au processus d'audit de l'USAP-CMA et d'avoir détaché des experts en sûreté devant être certifiés comme auditeurs de l'USAP-CMA qui ont fait fonction d'experts à court terme pour l'exécution des audits USAP-CMA, ainsi que des experts à long terme qui ont rempli les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP-CMA ;
4. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite et une dotation suffisante de l'USAP-CMA et de superviser ses activités lorsqu'il évalue la capacité des États membres d'établir et de maintenir des systèmes de sûreté de l'aviation durables, conformément aux normes de l'OACI portant sur la sûreté, et leur mise en œuvre des plans d'actions correctives visant à remédier en temps utile aux carences détectées par les audits de l'USAP-CMA ;
5. *Prend note* des travaux exécutés par le Secrétariat de l'OACI, en consultation avec les États membres, afin d'examiner la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA, et exhorte le Secrétariat à continuer d'améliorer le programme, en concertation avec son Groupe d'étude sur l'USAP-CMA ;
6. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de l'USAP-CMA, notamment la prompt notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;

7. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
- a) en signant le protocole d'accord concernant l'USAP-CMA ;
  - b) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents nécessaires conformément au calendrier établi avant les activités de l'USAP-CMA programmées par l'OACI ;
  - c) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA pendant le déroulement des activités de l'USAP-CMA ;
  - d) en préparant et en soumettant un plan approprié d'actions correctives pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;
  - e) en mettant en œuvre les mesures correctrices dans les délais convenus entre les États membres et l'OACI ;
8. *Demande* au Secrétaire général d'assurer la viabilité financière à long terme de l'USAP-CMA en prenant des mesures pour tenir compte des besoins de financement de ses effectifs et de ses activités dans le budget ordinaire dès que possible ;
9. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre de l'USAP-CMA.

## APPENDICE E

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

*L'Assemblée,*

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

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

1. *Charge* le Secrétaire général de soutenir les efforts déployés dans le monde entier par les États membres et d'autres entités de l'aviation afin de fournir une assistance et un soutien techniques efficaces aux États membres en encourageant la réalisation d'activités internationales de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation qui soient coordonnées et ciblées et qui tiennent compte des priorités ;
2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;

3. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que les contributions reçues pour les activités de soutien de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation soient consacrées dans leur totalité à ces activités ;
4. *Prie instamment* les États membres qui en sont capables d'aider à la réalisation d'activités de renforcement des capacités efficaces et ciblées dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Ces activités devraient comprendre la formation, l'assistance technique et le soutien à la mise en œuvre, des transferts de technologie et la fourniture d'autres ressources nécessaires, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États membres de mettre en place un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;
5. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI à fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctrices et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17, ainsi que de la capacité de l'OACI à faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et de cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
6. *Invite* les États membres à envisager de demander l'aide d'autres organisations internationales et régionales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;
7. *Prie instamment* les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;
8. *Charge* le Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance autant que faire se peut, notamment en recueillant tous les renseignements disponibles sur ces initiatives ;
9. *Charge* le Secrétaire général de contrôler et d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI et de rendre compte régulièrement de l'utilisation des ressources financières et en nature et des incidences mesurées de ces contributions ;
10. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de devenir partenaires pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, en documentant les engagements pris par chacune des parties ;
11. *Demande* au Secrétaire général d'actualiser et de renforcer le 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 activités du Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation ;
13. *Demande* au Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir, appuyer, maintenir et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI afin de garantir que les exigences en matière de formation soient respectées et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;

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

## APPENDICE F

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants comme base d'une coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation et de garantir l'efficacité de la coopération en matière de sûreté de l'aviation entre les États membres, l'OACI et d'autres organisations internationales compétentes :

- a) respecter l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;
- b) reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté ;
- c) mettre l'accent sur les résultats en matière de sûreté ;

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

## APPENDICE G

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

*L'Assemblée,*

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

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

1. *Invite* l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (BLT), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

2. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la gestion des frontières, dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme, et *demande* au Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation pour aider la Direction exécutive du Comité des Nations Unies contre le terrorisme (DECT) lors de ses visites dans les pays à évaluer les efforts déployés par les États membres dans la lutte contre le terrorisme, y compris les progrès accomplis, les lacunes qui subsistent et les domaines dans lesquels les besoins d'assistance technique sont prioritaires, et à répertorier les tendances et les difficultés liées au terrorisme et les pratiques optimales employées dans la mise en œuvre des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité ;

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

-----

### ***Cybersécurité de l'aviation***

14.56 Le Conseil, dans la note WP/22, a fait le point sur les travaux de l'OACI dans le domaine de la cybersécurité de l'aviation au cours du triennat écoulé et a proposé une résolution révisée de l'Assemblée pour remplacer la résolution A40-10 – *Cybersécurité dans l'aviation civile*.

14.57 L'OACI est l'instance adéquate pour examiner la question de la cybersécurité de l'aviation d'une manière qui soit globale, harmonisée, holistique et transversale. À cet égard, le Comité a pris note

avec satisfaction de l'évolution des travaux de l'OACI relatifs à la cybersécurité de l'aviation au cours du triennat écoulé et a félicité l'Organisation et ses groupes d'experts pour leurs travaux. En particulier, il s'est félicité de l'adoption et de la mise en œuvre d'une structure de gouvernance interne améliorée pour la cybersécurité de l'aviation à l'OACI, ainsi que du développement continu de politiques, de dispositions, d'orientations, d'activités de renforcement des capacités et d'initiatives de sensibilisation ayant trait à la cybersécurité de l'aviation. En outre, il est convenu de recommander à la Plénière d'adopter la résolution 14/2 en remplacement de la résolution A40-10 – *Cybersécurité dans l'aviation civile*.

14.58 Le Comité a mesuré l'importance d'établir des orientations pour évaluer les cyberrisques ainsi que d'améliorer en continu le cadre de cybersécurité de l'aviation à l'OACI, l'instauration d'une culture de la cybersécurité, le développement d'initiatives de renforcement des capacités et la réalisation d'exercices de cybersécurité comme cela est indiqué dans la note WP/74. Le Comité a en outre pris note des travaux accomplis par l'OACI pour analyser les lacunes au moyen d'un examen global de 16 Annexes à la Convention de Chicago afin de recenser ce qui manque potentiellement dans les SARP de l'OACI pour renforcer la protection et la résilience du secteur aérien civil. À cet égard, il a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie les propositions formulées dans la note WP/74 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.59 Le Comité est convenu qu'il importait d'élaborer des initiatives de renforcement des capacités et d'inclure la cybersécurité de l'aviation dans les stratégies des organisations en matière de ressources humaines afin d'améliorer les compétences du personnel de l'aviation en matière de cybersécurité de l'aviation, comme cela est indiqué dans la note WP/151. Il a également constaté qu'il était nécessaire d'assurer un appui au renforcement des capacités et un mentorat auprès des petits États, comme cela est indiqué dans la note WP/158, afin de garantir une approche globale et harmonisée de la cybersécurité de l'aviation. À cet égard, il a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie les propositions énoncées dans les notes WP/151 et WP/158 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.60 Le Comité a constaté la nécessité pour les États d'adopter et de mettre en œuvre une culture de la cybersécurité de l'aviation civile, comme il est décrit dans la note WP/231. En conséquence, le Comité a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie les propositions figurant dans la note en question aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen, et que l'Assemblée encourage les États à se servir des éléments indicatifs de l'OACI sur une culture de la cybersécurité dans l'aviation civile à l'appui de leurs efforts visant à instaurer une telle culture qui soit efficace et solide.

14.61 Le Comité a examiné la proposition contenue dans la note WP/241 relative à la recommandation faite aux États d'appliquer le principe de sécurité confiance zéro dans leurs systèmes de gestion de la sécurité de l'information et de demander au Groupe d'experts de la cybersécurité d'élaborer des orientations techniques sur l'utilisation de ce principe dans les systèmes de gestion précités. À cet égard, le Comité a pris acte des avantages des principes de confiance zéro. Il a en outre noté que le Groupe d'experts de la cybersécurité envisageait d'élaborer des orientations sur l'évaluation et la gestion des cyberrisques, qui comprendraient notamment des orientations sur l'utilisation de différentes techniques et principes pour renforcer la cyberprotection et la résilience de l'aviation civile. En conséquence, il a recommandé que le Conseil renvoie les propositions formulées dans la note WP/241 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

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

nécessité pour les États de mettre en place une structure de gouvernance adéquate afin de coordonner les fonctions de réglementation et de supervision de la cybersécurité de l'aviation dans les différents domaines de l'aviation et d'assurer la coordination du sujet avec les organismes et partenaires de l'aviation ou hors secteur au niveau national. Toutefois, compte tenu des diverses structures de gouvernance des États servant à réglementer et à superviser la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation ainsi que la cybersécurité de l'aviation, le Comité a constaté qu'il était nécessaire d'accorder la souplesse nécessaire aux États pour qu'ils déterminent une autorité nationale compétente pour la cybersécurité de l'aviation. En outre, il a recommandé que le Conseil transmette les propositions figurant dans la note WP/281 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.63 Le Comité a examiné la proposition visant à demander au Groupe d'experts de la cybersécurité de mettre sur pied des initiatives relatives au renforcement des capacités et à une culture de la cybersécurité à l'intention du personnel des services de navigation aérienne, en temps de crise, comme indiqué dans la note WP/374. Il a souligné l'importance de développer en continu des initiatives de ce type dans tous les domaines de l'aviation civile, y compris les services de navigation aérienne. Toutefois, le Comité a constaté que ces initiatives et activités devraient être menées en permanence, indépendamment de crises. En conséquence, il a encouragé l'OACI à poursuivre le développement de ses initiatives relatives au renforcement des capacités et à une culture de la cybersécurité afin d'aider les États et les parties prenantes à prendre en considération la cybersécurité de l'aviation, et il a recommandé que le Conseil transmette les propositions figurant dans la note WP/374 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.64 Le Comité a examiné la proposition visant à demander à l'OACI d'élaborer une trousse iPack sur la cybersécurité de l'aviation, comme indiqué dans la note WP/416. Il a en outre pris note des difficultés liées à la mise au point de la composante assistance d'une telle trousse ; l'élaboration d'une trousse d'assistance générique aux États serait en effet difficile compte tenu des différentes structures de gouvernance des États en ce qui concerne l'aviation et la cybersécurité ainsi que les responsabilités et les lignes hiérarchiques officielles. À ce titre, il a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie les propositions énoncées dans la note WP/416 aux groupes d'experts compétents de l'Organisation pour un éventuel examen et l'élaboration d'orientations sur la mise au point d'une telle trousse de mise en œuvre.

14.65 Le Comité a pris note de la note WP/64 et a déclaré savoir qu'il était nécessaire de coordonner les travaux de l'OACI sur la cybersécurité de l'aviation entre les différents groupes d'experts, tâche qui devrait être menée dans le cadre de la nouvelle structure de gouvernance approuvée par le Conseil de l'OACI, en particulier le Comité ad hoc du Conseil pour la coordination de la cybersécurité. En outre, il a recommandé que le Conseil transmette les propositions figurant dans la note WP/64 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

### **Résolution 14/2 : Cybersécurité de l'aviation civile**

*Considérant* que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et intégré constitué de systèmes qui sont essentiels 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, de l'intégrité et de la confidentialité de l'information, des données et des systèmes,

*Consciente* que les cybermenaces pesant sur l'aviation civile sont en évolution rapide et constante, que l'aviation demeure une cible pour ceux qui mettent en œuvre des cybermenaces ou des menaces physiques, et que ces cybermenaces peuvent évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques de l'aviation civile dans le monde entier,

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

*Constatant* la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et solutions en matière de cybersécurité, et notant que les cyberrisques peuvent simultanément toucher une vaste gamme de domaines de l'aviation et s'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 prendre en compte la cybersécurité et la cyberrésilience des systèmes, des données et des informations critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces et les cyberrisques, notamment les interfaces communes entre l'aviation civile et l'aviation militaire,

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

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

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

*Mesurant* l'importance d'élaborer des principes clairs de gouvernance et de responsabilité au niveau national en matière de cybersécurité de l'aviation civile, notamment en désignant une autorité nationale compétente responsable de la cybersécurité de l'aviation en coordination avec les autorités et agences nationales concernées,

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

*L'Assemblée :*

1. *Prie* instamment les États membres d'adopter et de ratifier 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 faire obstacle aux cybermenaces auxquelles est confrontée l'aviation civile :

- a) mettre en œuvre la Stratégie de cybersécurité de l'aviation civile de l'OACI et s'appuyer sur le Plan d'action pour la cybersécurité de l'OACI afin de faciliter la mise en œuvre de la Stratégie ;
- b) désigner l'autorité compétente pour les questions liées à la cybersécurité de l'aviation et définir les rapports entre cette autorité et les organismes nationaux concernés ;
- c) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité de l'aviation civile ;
- d) élaborer et mettre en œuvre un cadre de gestion des risques pour la cybersécurité solide et fondé sur les pratiques pertinentes en matière de gestion des risques pour la sécurité et la sûreté, et adopter une approche axée sur le risque pour protéger des cybermenaces les systèmes, les informations et les données critiques de l'aviation civile ;
- e) établir des politiques et des instruments et affecter des ressources afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient protégés et résistants ; les données soient sécurisées et disponibles pendant le stockage et le transfert ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre ; des plans de reprise à la suite d'incident soient élaborés et mis en pratique ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;
- f) encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité de l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;
- g) encourager la coopération civilo-militaire visant à recenser, protéger et surveiller les vulnérabilités et les flux de données communs aux connexions entre les systèmes d'aviation civils et militaires, et coopérer aux fins de la gestion des cybermenaces communes et de la reprise à la suite de cyberincidents ;
- h) 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 ;

- i) créer et faire respecter une solide culture de cybersécurité dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile ;
- j) encourager les États à continuer d'apporter leur contribution à l'OACI en vue d'élaborer des normes internationales, des stratégies et des bonnes pratiques visant à renforcer la cybersécurité et la cyberrésilience de l'aviation ;
- k) continuer de collaborer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui met à contribution la sécurité de l'aviation, la sûreté de l'aviation, la facilitation, la navigation aérienne, la communication, la surveillance, la gestion de la circulation aérienne, l'exploitation technique, la navigabilité des aéronefs et d'autres disciplines pertinentes.

3. Charge l'OACI :

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