



A37-WP/297
EX/66
30/9/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 13, 14 ET 15 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur les points 13, 14 et 15 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 13 : Politique en matière de sûreté

13.1 À ses deuxième et troisième séances, le Comité exécutif examine la question de la politique de sûreté de l'aviation sur la base d'un rapport du Conseil sur la stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), une nouvelle stratégie comprenant sept domaines de focalisation pour les deux prochains triennats (WP/18) qui remplace le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation adopté en 2002, et de deux autres rapports du Conseil : le premier met à jour l'*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* (WP/19) et le second concerne la proposition d'adoption de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation élaborée en réponse à la tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines, survenue le 25 décembre 2009 (WP/75). Quinze autres notes ont également été soumises par les États et par les observateurs : WP/97, 99, 100, 101, 164, 183, 247, 252, 255, 256, 257, 282, 283, 284 et 285.

13.2 Dans la note WP/18, le Conseil présente les sept domaines de focalisation stratégique d'une nouvelle stratégie pour la sûreté de l'aviation appelée ICASS — Plan d'action stratégique 2011-2016. L'ICASS fait suite à l'actuel Plan d'action pour la sûreté de l'aviation et comporte un certain nombre de changements d'optique importants par rapport aux activités de sûreté de l'aviation. Entre autres, la nouvelle stratégie vise davantage à remédier aux lacunes du système de sûreté en apportant une assistance aux États. Le Comité est informé que, même si les activités de base de la stratégie peuvent être financées par les fonds prévus dans le budget ordinaire proposé de l'Organisation, les nouvelles initiatives de l'ICASS pourraient exiger un financement supplémentaire provenant de contributions volontaires.

13.3 Dans la note WP/99, la Colombie souligne l'importance de l'efficacité du transport aérien et de la facilitation pour le développement des aéroports-pivots et demande l'établissement d'un contrôle unique de sûreté pour les passagers provenant d'aéroports-pivots des régions d'Amérique latine. La note appelle l'attention sur le manque d'éléments d'orientation sur les arrangements en matière de contrôle unique de sûreté et propose que ces éléments soient élaborés.

13.4 Dans la note WP/183, le Japon rend compte des efforts déployés pour renforcer la sûreté de l'aviation dans les Régions Asie et Pacifique depuis la participation des États et des administrations à la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, tenue à Tokyo le 13 mars 2010. L'Appendice à cette note présente la Déclaration conjointe sur la sûreté de l'aviation adoptée à cette conférence en mars dernier.

13.5 Dans la note WP/285, le Népal donne un aperçu des mesures prises en réponse aux menaces contre la sûreté et des activités correspondantes, y compris les initiatives pour mettre en œuvre les recommandations d'un audit de sûreté réalisé par l'OACI. La note souligne l'importance de continuer à travailler en étroite coopération pour faire face aux menaces qui pèsent sur la sûreté et l'intégrité du système mondial de transport aérien.

13.6 Dans la note WP/284, Singapour informe l'Assemblée des résultats positifs de l'exercice sur le réseau de points de contact en sûreté de l'aviation réalisé auprès des États membres de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) en août et en septembre 2010.

13.7 Dans la note WP/256, le Venezuela propose l'élaboration d'éléments d'orientation pour aider les États à mettre en place une réglementation dans le domaine de la formation aux facteurs humains pour le personnel de sûreté. La note souligne que les États ont besoin de lignes directrices et d'une

documentation de base pour déterminer les exigences de formation aux facteurs humains et que les entités chargées d'appliquer les mesures de sûreté ont également besoin de directives sur la façon d'établir des politiques et des programmes dans le domaine des facteurs humains. Elle met également en évidence la nécessité d'élaborer des programmes spécialisés de formation aux facteurs humains pour le personnel de sûreté aéroportuaire.

13.8 Dans la note WP/97, le Canada et les États-Unis appellent l'attention sur les importantes mesures prises ces derniers mois pour renforcer l'importance de la sûreté au sein de l'OACI, notamment la restructuration du Secrétariat qui regroupe tous les programmes de sûreté dans la Sous-Direction de la sûreté de l'aviation, améliorant ainsi la coordination et les efforts pour renforcer la sûreté à l'échelle mondiale. La note souligne aussi l'élaboration de l'ICASS et le soutien accru accordé aux initiatives de sûreté de l'aviation existantes et nouvelles.

13.9 Dans la note WP/283, le Japon et Singapour rendent compte de l'élaboration d'un plan d'action pour la sûreté de l'aviation et de ses six initiatives fondamentales. Ce plan fournit un cadre pour renforcer la collaboration dans le domaine de la sûreté de l'aviation entre les États des Régions Asie et Pacifique.

13.10 Dans la note WP/247, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) informe l'Assemblée que, suite à l'incident du 25 décembre 2009, un certain nombre d'États africains ont adopté une déclaration conjointe et un plan d'action pour la sûreté de l'aviation. Vu que la note porte principalement sur les travaux réalisés dans le cadre du Programme ISD-Sûreté, elle est examinée au titre du point 15 de l'ordre du jour (Soutien de la mise en œuvre et du développement).

13.11 Dans la note WP/252, l'Association du transport aérien international (IATA) donne un aperçu des principales recommandations sur la sûreté de l'aviation proposées par l'IATA et ses compagnies aériennes membres lors d'un sommet mondial tenu en janvier 2010 à la suite de l'incident du 25 décembre 2009. L'IATA invite l'Assemblée à reconnaître l'importance de collaborer à l'échelle mondiale pour faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur la sûreté, en commençant par la mise en place de consultations formelles permanentes avec l'industrie. Elle propose un certain nombre de mesures concrètes —notamment le déploiement d'un point de contrôle de prochaine génération développé conjointement par les autorités réglementaires et l'industrie— qui, selon elle, devraient être mises en œuvre sous la direction de l'OACI. La note propose aussi l'élaboration de normes de niveau de service pour mesurer les performances du traitement des passagers internationaux et prie instamment l'OACI de produire des éléments d'orientation sur cette question.

13.12 Dans la note d'information WP/298, la République islamique d'Iran souligne l'importance de tenir compte des droits de la personne et de la dignité humaine dans le développement et le déploiement de nouvelles techniques d'inspection/filtrage, ainsi que des incidences financières des nouvelles mesures de sûreté de l'aviation.

13.13 Dans la note d'information WP/164, le Japon rend compte de l'évaluation qu'elle effectue actuellement des essais réalisés dans les aéroports à l'aide de technologies d'imagerie de pointe pour détecter les substances chimiques des explosifs. Cinq systèmes différents ont été examinés durant les essais menés à l'aéroport Narita de Tokyo du 5 juillet au 17 septembre 2010, avec la participation volontaire des passagers.

13.14 La Malaisie présente une note d'information (WP/257) sur la mise en œuvre du projet pilote du programme sur la sûreté du fret, initiative qu'elle a entreprise avec l'IATA, Malaysia Airports (KLIA) et plusieurs autres participants œuvrant dans le domaine de l'expédition du fret aérien. Les essais ont commencé en mai 2010 avec l'objectif de mettre en œuvre un programme national de sûreté du fret. Cette note est aussi présentée au titre du point 52 de l'ordre du jour.

13.15 Dans la note d'information WP/255, la République de Corée donne un aperçu de ses plans de développement à long terme pour la sûreté de l'aviation civile. Ces plans prévoient l'introduction d'améliorations telles qu'une technologie avancée d'inspection/filtrage et le renforcement de la sûreté du fret aérien, ainsi que le renforcement du système national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation. La note met l'accent sur l'importance de la coopération internationale pour répondre aux menaces émergentes.

13.16 Dans la note d'information WP/282, le Venezuela fait le point sur son expérience de la certification du personnel national de sûreté de l'aviation avec l'objectif d'aider d'autres États à satisfaire aux spécifications des normes 3.4.1 et 3.4.3 de l'Annexe 17.

13.17 Dans la note WP/19, le Conseil présente des propositions de révision de la Résolution A36-20 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*. Les modifications proposées reflètent les faits nouveaux dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 36^e session de l'Assemblée, notamment les résultats des conférences régionales sur la sûreté de l'aviation qui ont eu lieu en 2010 en réponse à l'incident du 25 décembre 2009, ainsi que l'adoption d'une nouvelle stratégie de sûreté de l'aviation, l'ICASS, pour les deux prochains triennats. Le projet de résolution contient aussi des amendements jugés nécessaires pour clarifier la teneur des politiques actuelles.

13.18 Dans la note WP/100, la Belgique présente des propositions visant à améliorer les initiatives de l'OACI pour renforcer les capacités de sûreté de l'aviation. Elle invite l'Assemblée, au nom de l'Union européenne et de ses États membres et d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), à envisager d'amender la Résolution A36-20 pour y inclure plusieurs principes de renforcement des capacités, notamment la nécessité de prioriser les activités de renforcement des capacités en fonction des résultats des audits du Programme universel d'audits de sûreté (USAP).

13.19 L'Assemblée est également invitée à inclure, dans la mise à jour de la Résolution A36-20, les changements proposés dans la note WP/101, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres et d'autres États membres de la CEAC. Cette note traite principalement des mesures visant à assurer l'efficacité de la politique de sûreté de l'aviation malgré une menace terroriste qui évolue. Outre les modifications à apporter à la Résolution, la note précise les questions qui doivent être traitées par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. Elle appuie la tenue d'une Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation durant le triennat 2011-2013.

13.20 Dans la note WP/75, le Conseil propose que l'Assemblée adopte la Déclaration sur la sûreté de l'aviation, qui constitue une réponse mondiale à la tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines survenue le 25 décembre 2009 et à d'autres menaces contre l'aviation civile. La Déclaration reprend les principaux éléments des déclarations conjointes adoptées par une série de conférences régionales de niveau ministériel sur la sûreté de l'aviation tenues en 2010, et définit ainsi un certain nombre d'activités importantes à entreprendre par l'OACI et ses États membres au cours des prochaines années.

13.21 Le Comité note avec satisfaction les initiatives existantes et nouvelles de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation et félicite le Secrétaire général pour les mesures substantielles prises en vue de souligner l'importance de la sûreté et de maximiser l'efficacité de l'utilisation des ressources de la sûreté de l'aviation, notamment en regroupant les programmes de sûreté dans la Sous-Direction de la sûreté de l'aviation. Les membres du Comité appuient résolument le rôle de l'OACI dans l'établissement de normes mondiales sur la sûreté de l'aviation et approuve l'Amendement n° 12 de l'Annexe 17 — *Sûreté*.

13.22 Le Comité remercie l'OACI d'avoir élaboré les nouvelles stratégies de sûreté de l'aviation de l'ICASS et souligne l'importance de les mettre en œuvre. Il est recommandé de prendre des mesures pour veiller à ce que le programme de travail de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation continue à être financé dans le cadre du budget-programme ordinaire tout en encourageant les États à fournir, dans la mesure du possible, des contributions volontaires en ressources humaines et financières pour assurer l'efficacité de la sûreté de l'aviation dans le monde.

13.23 Le Comité souligne la nécessité d'équilibrer la sûreté de l'aviation et la facilitation et reconnaît qu'il est nécessaire de réduire au minimum les perturbations ou les retards causés par de multiples contrôles de sûreté aux aéroports de transit/correspondance sur la base de la norme 4.4.2 de l'Annexe 17. Il convient qu'il faut encourager davantage la coordination et la coopération régionales afin de faciliter les formalités d'inspection/filtrage des passagers en correspondance provenant d'autres aéroports et/ ou de promouvoir le contrôle unique de sûreté.

13.24 Le Comité reconnaît l'importance des facteurs humains et souligne qu'ils doivent toujours être pris en compte, nonobstant le niveau élevé de développement des technologies de sûreté de l'aviation dans l'industrie aéronautique.

13.25 Les membres du Comité approuvent la proposition visant à harmoniser les rôles de l'industrie et des gouvernements (WP/252) et à mettre au point le « point de contrôle de l'avenir ».

13.26 Le Comité souligne l'importance d'avoir un réseau efficace de points de contact en sûreté de l'aviation pour que les États membres puissent s'échanger des informations sur les menaces et autres renseignements. Il note les exercices sur le réseau de points de contacts réalisés récemment dans les Régions Asie et Pacifique, et recommande que des initiatives de ce genre soient entreprises dans d'autres régions. Le Comité encourage en outre les États à s'inscrire au réseau de points de contact et à l'utiliser pour s'échanger des renseignements cruciaux sur la sûreté.

13.27 Afin de sensibiliser encore plus les États à la sûreté et à favoriser une plus grande coopération, certains membres du Comité préconisent de prendre des mesures pour sensibiliser tous les États afin d'assurer une plus grande participation dans les conférences et événements régionaux et internationaux sur la sûreté de l'aviation.

13.28 Le Comité souligne l'importance d'appliquer l'évaluation des risques à la sûreté de l'aviation et recommande que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation tienne compte, lorsqu'il proposera des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la sûreté, d'une approche de la sûreté de l'aviation qui procède par étapes et soit fondée sur les risques. Il est en outre proposé que la communauté internationale utilise une méthode d'évaluation des risques. Le Comité convient qu'une compréhension claire des risques dans l'environnement de la sûreté de l'aviation internationale aiderait les États à affecter les ressources aux domaines prioritaires.

13.29 Le Comité admet que la menace provenant du personnel déjà en poste est importante et recommande que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation examine plus avant la possibilité de mettre en œuvre l'inspection/filtrage à 100 % des personnes autres que les passagers.

13.30 Le Comité examine le projet de Déclaration sur la sûreté de l'aviation, proposé par le Conseil comme moyen de démontrer la volonté politique des États de renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde. Le Comité appuie largement et vigoureusement le projet de Déclaration et présente quelques observations en vue d'en préciser le texte ; il propose notamment de mettre plus en évidence l'importance des activités de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation et sur l'assistance technique aux États.

13.31 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité convient de présenter à la Plénière, pour adoption, une version révisée de l'*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* (à l'exception de l'Appendice E, qui figure dans le rapport sur le point 14), et la Déclaration mondiale sur la sûreté de l'aviation, qui tient compte des amendements proposés par le Comité.

Résolution 13/xx: Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

L'Assemblée,

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

Considérant que, dans la Résolution A36-20, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif qui figure dans la Résolution A36-20, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 37^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle que cette politique existe à la clôture de la 37^e session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A36-20.

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 sûreté générale,

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

Considérant que la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés par l'utilisation des aéronefs comme armes de destruction, par le ciblage des aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, des armes légères et des lance-roquettes antichars, par l'emport à bord des aéronefs de liquides, gels et aérosols comme composantes d'un engin explosif improvisé, par le sabotage ou la tentative de sabotage au moyen d'un engin explosif improvisé, par la capture illicite d'aéronefs et par l'attaque d'installations aéronautiques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

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

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

Notant les actions menées jusqu'ici par le Conseil, notamment l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation en juin 2002 ainsi que les nouvelles mesures préventives, le renforcement des moyens mis à la disposition de l'Organisation afin de contrer les menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile,

Entérinant la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation et ses sept domaines de focalisation stratégique, adoptée par le Conseil le 17 février 2010, pour servir de cadre aux activités de sûreté de l'aviation de l'OACI pour les deux prochains triennats (2011-2016), et succéder à l'actuel Plan d'action pour la sûreté de l'aviation,

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 des actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs 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 contractants à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires, et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI pour faciliter la solution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États contractants au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre à titre urgent et prioritaire ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite, sur la base de l'orientation stratégique définie dans le cadre de la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation, et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;
7. *Exprime* sa gratitude aux États contractants pour les contributions volontaires qu'ils ont apportées sous forme de ressources humaines ou financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation durant le triennat 2008-2010 ;
8. *Prie instamment* tous les États contractants de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation dans le cadre de la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation.

APPENDICE B

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

a) *Instruments juridiques internationaux*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les interventions illicites 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* (Beijing, 2010), par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

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

2. *Lance un appel* aux États qui ne sont pas encore parties à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, pour qu'ils donnent effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de cet instrument, et *lance un appel* aux États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles pour qu'ils procèdent au marquage de ces explosifs dès que possible ;

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

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

L'Assemblée,

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

1. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils accordent une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes de capture illicite d'aéronefs, des actes ou tentatives d'actes de sabotage ou d'autres actes ou tentatives d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier pour qu'ils incluent dans leur législation des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

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

APPENDICE C

Mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

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

Considérant qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et colis exprès,

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

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

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

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

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

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

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

2. *Demande* que le Conseil procède, en plus du mandat de la Commission internationale technique des explosifs (CITE) prescrit par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, à des études concernant les méthodes de détection des explosifs ou des

matériaux explosifs, et notamment le marquage des explosifs faisant problème, autres que les explosifs plastiques et en feuilles, en vue de l'évolution, si besoin en est, d'un régime juridique exhaustif approprié ;

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

4. *Prie instamment* les États contractants 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 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 pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973 de l'OACI) et disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États contractants à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;

6. *Encourage* les États contractants, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :

- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États et l'industrie, selon qu'il convient, afin d'échanger des renseignements et de détecter rapidement les menaces contre la sécurité des opérations de l'aviation civile ;
- b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir techniques de filtrage et d'inspection, détection des explosifs, détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, filtrage et accréditation du personnel aéroportuaire, développement des ressources humaines, et recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;
- c) utiliser des techniques modernes pour détecter des matières interdites et empêcher qu'elles soient emportées à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sûreté de chacun ;
- d) remplacer les restrictions applicables au transport des liquides, aérosols et gels (LAG) par leur inspection/filtrage lorsqu'une technologie appropriée de détection des explosifs sera plus largement disponible.

7. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils étudient des mécanismes d'échange de renseignements, notamment le recours à du personnel de liaison et l'utilisation accrue des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) fournis par les transporteurs aériens, afin de réduire les

risques auxquels sont exposés les passagers, tout en garantissant la protection de la vie privée et des libertés civiles ;

8. *Lance un appel* aux États contractants, tout en respectant leur souveraineté, pour qu'ils réduisent 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 ;

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

10. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait, de commencer à délivrer uniquement des passeports lisibles à la machine, conformes aux spécifications du Doc 9303, Partie 1 ;

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

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que l'efficacité des mesures de sûreté ne soit pas compromise ;
- b) lorsqu'il le juge utile, d'inscrire des points relatifs à la sûreté de l'aviation à l'ordre du jour des réunions de l'OACI ;
- c) de continuer à promouvoir l'adoption de processus et de concepts de sûreté efficaces au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés ;
- d) d'élaborer et de mettre à jour le Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation et les mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) ;
- e) de superviser, de développer et de promouvoir le réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) dans le cadre existant, afin d'assurer le maintien des normes de formation et la réalisation de bons niveaux de coopération ;
- f) de continuer à travailler avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées, notamment le filtrage des employés d'aéroport ayant accès aux zones réglementées, le renforcement de l'inspection/filtrage des passagers et des bagages, des contrôles de sûreté appropriés pour le fret, la chaîne d'approvisionnement et les fournisseurs de services, ainsi que la sélection et la formation des personnes qui appliquent et mettent en œuvre les mesures de sûreté ;
- g) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté.

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

13. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de définir et d'élaborer une méthode d'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation et d'inclure une évaluation fondée sur les risques dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

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

APPENDICE D

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

a) *Actes d'intervention illicite*

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Exprime* sa préoccupation au sujet des défis que constituent pour la sûreté de l'aviation civile les menaces nouvelles et existantes et l'évolution des méthodes utilisées pour commettre des actes d'intervention illicite ;

2. *Rappelle* à ce propos les dispositions pertinentes des Conventions de Chicago, de Tokyo, de La Haye et de Montréal, et du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ;

3. *Recommande* que les États tiennent compte des considérations ci-dessus lorsqu'ils définissent la politique et les plans d'urgence à adopter pour s'opposer aux actes d'intervention illicite ;

4. *Invite instamment* les États contractants à porter assistance aux aéronefs qui font l'objet d'un acte de capture illicite, notamment à leur fournir les aides à la navigation et les services de la circulation aérienne et à autoriser leur atterrissage ;

5. *Invite instamment* les États contractants à faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur leur territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir ;

6. *Reconnaît* l'importance des consultations entre l'État sur le territoire duquel un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef ainsi que de la notification par l'État où l'aéronef a atterri aux États de destination présumée ou déclarée ;

7. *Invite instamment* les États contractants à coopérer afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite et de tirer parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, dans le cadre de mesures prises sur leur territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef en question ;

8. *Condamne* tout manquement de la part d'un État contractant à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement ou d'extrader toute personne accusée d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile ou de soumettre sans retard le cas de cette personne aux autorités compétentes ;

9. *Demande* aux États contractants de continuer à contribuer aux enquêtes sur de tels actes, ainsi qu'à l'arrestation des responsables et aux poursuites judiciaires.

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

L'Assemblée,

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

Considérant que la base de données en ligne de l'OACI sur les actes d'intervention illicite est un outil efficace pour la diffusion rapide de renseignements sur les incidents relatifs à la sûreté de l'aviation, et qu'elle est aisément accessible aux États contractants,

1. *Note* avec préoccupation que de nombreux États touchés par des actes d'intervention illicite ne communiquent souvent pas au Conseil les comptes rendus officiels sur ces actes ;

2. *Prie instamment* les États de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, ainsi qu'en vertu de l'Annexe 17, de communiquer dès que possible au Conseil, à la suite d'actes d'intervention illicite, tous renseignements utiles requis par ces articles et les SARP afin que le Secrétariat puisse disposer de renseignements exacts et complets et analyser les tendances et les nouvelles menaces visant l'aviation civile ;

3. *Charge* le Conseil de charger le Secrétaire général, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, d'inviter les États concernés à communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire ;

4. *Demande* que le Conseil charge le Secrétaire général, en collaboration avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, de suivre, de colliger, de vérifier et d'analyser les actes d'intervention illicite qui ont fait l'objet de comptes rendus, d'informer les États des tendances et des menaces potentielles et nouvelles, et d'élaborer des orientations appropriées pour décourager les menaces nouvelles et existantes.

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

<p><i>Note rédactionnelle.</i>— L'appendice traitant du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI (USAP) sera examiné en même temps que le rapport à l'Assemblée sur les progrès réalisés dans l'exécution de l'USAP au titre du point 14, Programme universel d'audits de sûreté (USAP).</p>
--

APPENDICE F

Assistance aux États dans l'établissement d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation pour la protection de l'aviation civile internationale

L'Assemblée,

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

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

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien techniques aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté et la sûreté aéroportuaire selon les conclusions des rapports du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ;

2. *Invite* les pays développés à prêter assistance aux pays qui ne sont pas à même de mettre à exécution les programmes de mesures techniques recommandées pour la protection des aéronefs au sol et en particulier pour l'acheminement des passagers, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste, des envois par coursiers et envois exprès ;

3. *Invite* les États contractants à envisager de demander l'aide de l'OACI et d'autres organisations internationales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

4. *Invite* les États contractants à tirer profit des mesures d'assistance à court terme offertes par l'OACI et des projets d'assistance aux États à plus long terme pour remédier aux carences observées durant les audits ;

5. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI ;

6. *Prie instamment* tous les États qui en ont les moyens d'accroître l'aide technique, matérielle et financière apportée aux pays qui en ont besoin pour améliorer la sûreté de l'aviation, au moyen d'initiatives bilatérales et multilatérales qui sont entièrement coordonnées par l'intermédiaire de l'OACI ;

7. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté de l'aviation ;

8. *Prie instamment* les États contractants 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 ;

9. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance en recueillant des renseignements sur ces initiatives ;

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

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

2. *Prie instamment* tous les États contractants 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 contractants qui ne l'ont pas déjà fait, de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation, 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 ;

4. *Prie instamment* le Conseil, de demander au Secrétaire général de promouvoir des initiatives permettant la création de plateformes technologiques pour l'échange entre les États contractants de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

5. Demande au Conseil de continuer :

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

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

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

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

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), l'Union postale universelle (UPU), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

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

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

Déclaration sur la sûreté de l'aviation

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

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

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

Montréal, octobre 2010

Point 14 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

14.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) en se fondant sur un rapport d'avancement présenté par le Conseil (WP/32), ainsi que sur des notes de travail présentées par la Colombie (WP/249 et WP/250).

14.2 Le Comité exécutif note les résultats obtenus par l'USAP durant le présent triennat et appuie la note WP/32, notamment les instructions du Conseil concernant la réalisation d'une étude pour évaluer la faisabilité d'appliquer à l'USAP l'approche de la surveillance continue après l'achèvement du cycle actuel d'audits en 2013.

14.3 Le Comité exécutif note aussi et accueille favorablement l'introduction d'un niveau limité de transparence pour les résultats des audits de l'USAP, ainsi que le mécanisme pour traiter les problèmes graves de sûreté (PGSu) en temps opportun. Le Comité convient que la transparence et le mécanisme PGSu contribueront à déterminer et à prioriser les efforts de renforcement de la capacité.

14.4 Dans les notes WP/249 et WP/250, la Colombie souligne l'importance d'assurer une formation continue aux auditeurs de l'USAP afin d'harmoniser les critères, les concepts et la méthodologie d'audit. La Colombie rappelle aussi que les États sont souverains en ce qui concerne la responsabilité de décider de la manière dont ils se conforment aux normes internationales.

14.5 Le Comité exécutif est d'avis que la formation des auditeurs et l'harmonisation du processus d'audit sont très importantes et qu'il faudrait insister sur ces points.

14.6 Le Comité exécutif demande des précisions sur le § 5 du projet de résolution de l'Assemblée, présenté en Appendice C à la note WP/32. Le Secrétariat convient d'examiner la nécessité de modifier le texte pour en préciser l'intention en ce qui concerne la discrétion des États de partager les résultats des audits de sûreté effectués sur leur territoire et les mesures correctrices correspondantes.

14.7 Compte tenu des délibérations et de l'appui unanime à la poursuite de l'USAP en tant qu'outil essentiel pour superviser la mise en œuvre de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et afin de prévoir la direction future du Programme, le Comité exécutif convient de présenter à la Plénière le projet de résolution de l'Assemblée ci-après portant amendement de l'Appendice E de l'Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liée à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'interventions illicites.

Résolution 13/xx, Appendice E: Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution A36-20, Appendice E ;

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde ;

Considérant que l'établissement par les États d'un système efficace de supervision de la sûreté appuie la mise en œuvre de normes internationales de sûreté de l'aviation et contribue à cet objectif ;

Rappelant que la responsabilité d'assurer aussi bien la sécurité que la sûreté de l'aviation incombe en dernier ressort aux États membres ;

Rappelant qu'à sa 36^e session, elle a chargé le Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP à la suite du cycle initial d'audits à la fin de 2007 en mettant l'accent, dans la mesure du possible, sur la capacité d'un État d'assurer une supervision nationale appropriée de ses activités de sûreté de l'aviation par la mise en œuvre efficace des éléments essentiels d'un système de supervision de la sûreté ; et en élargissant les audits futurs afin d'y inclure les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui ont trait à la sûreté ;

Considérant que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations en vue de leur résolution, et que le programme a confirmé un niveau accru de mise en œuvre des normes de l'OACI sur la sûreté ;

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des plans d'action correctrice des États visant à pallier les carences détectées durant l'audit constitue une partie intégrante et cruciale du processus d'audit en vue de réaliser l'objectif global de renforcer la sûreté de l'aviation mondiale ;

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

Considérant l'approbation par le Conseil d'un mécanisme pour traiter les problèmes graves de sécurité (PGSu) en temps opportun ;

Reconnaissant l'importance d'une stratégie coordonnée pour faciliter l'assistance aux États par l'intermédiaire de la Commission de haut niveau du Secrétariat chargée d'examiner les résultats des audits ;

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

Reconnaissant la nécessité d'examiner la nature et la direction futures de l'USAP après l'achèvement du cycle actuel d'audits en 2013 et les instructions du Conseil de réaliser une étude pour évaluer la faisabilité d'appliquer méthode de surveillance continue (CMA) à l'USAP après l'achèvement du cycle actuel d'audits ;

1. *Note* avec satisfaction que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;

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

3. *Demande* au Conseil d'établir un mécanisme pour valider la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États au moyen de missions de validation coordonnées par l'OACI ou d'autres moyens lorsqu'un État présente des preuves suffisantes pour justifier une telle mission ;

4. *Approuve* la politique de transparence des résultats des audits de sûreté effectués pendant le deuxième cycle de l'USAP, particulièrement en ce qui concerne la prompte notification de l'existence de problèmes graves de sûreté ;

5. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :

- a) en acceptant les missions d'audit programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;
- b) en facilitant le travail des équipes d'audit ;
- c) en préparant et en soumettant à l'OACI les documents exigés avant l'audit ;
- d) en préparant et en soumettant à l'OACI un plan d'action correctrice approprié visant à éliminer les carences constatées durant les audits, ainsi que tout autre document requis après l'audit.

6. *Prie instamment* tous les États membres de faire part, de manière appropriée et en conformité avec leur souveraineté, à la demande d'un autre État, des résultats de l'audit effectué par l'OACI et des mesures correctrices prises par l'État audité ;

7. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP, notamment sa décision concernant l'étude sur la faisabilité d'appliquer la CMA à l'USAP après l'achèvement du cycle actuel d'audits en 2013.

Point 15 : Soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD)

15.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine la question du Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) sur la base d'un rapport du Conseil (WP/17), qui décrit une nouvelle stratégie pour une assistance coordonnée en matière de sûreté de l'aviation, et d'un rapport du Conseil sur l'actualisation de l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, Résolution A36-20 (WP/19), présenté au titre du point 13 de l'ordre du jour (Politique en matière de sûreté). Cinq autres notes ont également été soumises par les États et les observateurs : WP/247, 248, 274, 279 et 299.

15.2 Dans la note WP/17, le Conseil recommande une nouvelle stratégie pour une assistance coordonnée en matière de sûreté de l'aviation, conforme à la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) présentée dans la note WP/18, et décrit les mesures à prendre pour aider les États. La nouvelle stratégie est fondée sur trois concepts : renforcement des capacités, sensibilisation et amélioration des services de formation et de consultation de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation. Pour remédier aux carences critiques en matière de sûreté qui constituent un risque pour l'aviation civile mondiale, la note propose aussi une série d'activités à entreprendre dans le cadre du Programme ISD-Sûreté.

15.3 Dans la note WP/279, le Venezuela souligne la nécessité pour l'OACI d'élaborer de nouvelles mallettes pédagogiques normalisées (MPN) sur la sûreté de l'aviation civile, traitant de questions telles que l'analyse des menaces et des risques et les facteurs humains en sûreté de l'aviation. La note propose aussi que l'OACI encourage l'établissement de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) supplémentaires afin de répondre aux besoins des États membres en matière de formation à la sûreté de l'aviation.

15.4 Dans la note WP/247, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) informe l'Assemblée, au nom de ses 53 États membres, que par suite de l'incident du 25 décembre 2009 un certain nombre d'États africains ont adopté une déclaration conjointe et un plan d'action en matière de sûreté de l'aviation. La note souligne aussi le travail réalisé dans le cadre du Programme ISD à la lumière des résultats des audits USAP et le rôle joué par les experts régionaux en sûreté de l'aviation.

15.5 Dans la note WP/248, la CAFAC examine les incidences du Programme ISD, notant que sa contribution a été positive en général, mais plus particulièrement en Afrique. Cependant, notant la disponibilité des CFSA actuels et d'autres ressources de formation, la CAFAC souligne la nécessité d'adopter une approche plus dynamique de la formation à la sûreté de l'aviation, principalement en augmentant les activités de formation. Elle propose en outre une initiative conjointe OACI-CAFAC pour relier les activités régionales de l'OACI au développement et à la mise en œuvre de la feuille de route pour la sûreté de l'aviation en Afrique.

15.6 Dans la note d'information WP/299, la République islamique d'Iran souligne la nécessité pour l'OACI d'apporter en priorité une assistance aux États en développement. Il est estimé qu'il pourrait être remédié aux carences de sûreté en élaborant des programmes de formation et des éléments d'orientation faciles à utiliser. La note demande aussi d'augmenter les activités de formation.

15.7 Dans la note WP/274, la République de Corée donne des renseignements sur son programme national de formation en aviation civile et les organismes de formation agréés. La note décrit les critères utilisés par la République de Corée pour agréer les organismes de formation à la sûreté de l'aviation et décrit ceux qui offrent actuellement cette formation. Elle souligne aussi les efforts pour améliorer davantage la formation en République de Corée et informe l'Assemblée de l'approbation récente du CFSA de la société des aéroports de Corée.

15.8 Le Comité exécutif note le travail positif réalisé dans le domaine de l'assistance et de la formation durant le présent triennat et appuie la nouvelle stratégie d'assistance présentée dans la note WP/17. À ce propos, le Secrétariat annonce qu'il augmentera grandement ses initiatives d'assistance pour les États qui en ont besoin. En outre, vu l'accent qui est continuellement sur la formation, le nombre de CFSA ne sera pas limité. Cependant, l'OACI supervisera rigoureusement le réseau pour veiller à ce que les CFSA s'acquittent de leurs responsabilités conformément aux critères d'approbation.

15.9 Plusieurs membres du Comité exécutif appuient l'importance de la formation et de l'assistance en sûreté de l'aviation et soulignent la nécessité pour l'OACI de continuer à élaborer du matériel de formation, à l'échelle mondiale ou régionale, en faisant appel à l'apprentissage électronique et à des méthodes d'apprentissage mixte.