

Note: Cette traduction a été établie par le Greffe à des fins internes et n'a aucun caractère officiel

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

**APPEL CONCERNANT LA COMPÉTENCE DU CONSEIL DE L'OACI EN VERTU
DE L'ARTICLE II, SECTION 2, DE L'ACCORD DE 1944 RELATIF
AU TRANSIT DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX
(BAHREÏN, ÉGYPTÉ ET ÉMIRATS ARABES
UNIS c. QATAR)**

CONTRE-MÉMOIRE DE L'ÉTAT DU QATAR

VOLUME III

(Annexes 20-59)

25 février 2019

[Traduction du Greffe]

TABLE DES MATIÈRES

<i>Annexe</i>		<i>Page</i>
	VOLUME III	
	Documents et correspondance de l'OACI	
20	Convention relative à l'aviation civile internationale, annexe 17 : «Sûreté», 10 ^e éd., avril 2017	1
21	Letter from Abdulla Nasser Turki Al-Subaey, Chairman of Qatar Civil Aviation Authority, to Fang Liu, ICAO Secretary General, 5 juin 2017 [annexe non traduite]	
22	Letter from Fang Liu, ICAO Secretary General, to Abdulla Nasser Turki Al-Subaey, Chairman of Qatar Civil Aviation Authority, Reference No. AN 13/4/3/Open-AMO66892, 7 juin 2017 [annexe non traduite]	
23	Conseil de l'OACI, deux cent onzième session, 9 ^e séance, résumé des décisions, 21 juin 2017	56
24	ICAO Council, 211th Session, Summary Minutes of the Tenth Meeting, doc. C-MIN 211/10, 23 juin 2017 [annexe non traduite]	
25	Conseil de l'OACI, deux cent onzième session, 10 ^e séance, résumé des décisions, 23 juin 2017	60
26	ICAO Council, First ATM Contingency Coordination Meeting For Qatar, <i>Summary of Discussions</i> , doc. ACCM/1, 6 juillet 2017 [annexe non traduite]	
27	ICAO Council, Third ATM Contingency Coordination Meeting for Qatar, <i>Summary of Discussions</i> , doc. ACCM/3, 5-6 septembre 2017 [annexe non traduite]	
28	Letter from John V. Augustin to Fang Liu, ICAO Secretary General, 5 octobre 2017 [annexe non traduite]	
29	Lettre adressée le 9 février 2018 aux représentants du Conseil de l'OACI par le président	72
30	Letter from Essa Abdulla Al-Malki, Permanent Representative of Qatar, to Fang Liu, ICAO Secretary General, 12 mars 2018 [annexe non traduite]	
31	Letter from Aysha Alhameli, Representative of UAE to ICAO Council, to Fang Liu, ICAO Secretary General, UAE-DEL/L-13-2018, 19 mars 2018 [annexe non traduite]	
32	Letter from Fang Liu, ICAO Secretary General, to Essa Abdulla Al-Malki, Agent for the State of Qatar, 20 mars 2018 [annexe non traduite]	
33	ICAO, Interactive Map, «Cairo FIR», accessible à l'adresse suivante : https://gis.icao.int/icaoviewernew/#/41.3577/23.5481/6 (données actualisées le 17 avril 2018) [annexe non traduite]	

- 34 ICAO Council, Fourth ATM Contingency Coordination Meeting for Qatar, *Summary of Discussions*, doc. ACCM/4, 28 avril 2018 [annexe non traduite]
- 35 Letter from President, First Vice-President and Secretary General of ICAO Council to Representatives on the Council, Doc. PRES OBA/2771, 15 mai 2018 [annexe non traduite]
- 36 Letter from Ahmed H. Mostafa Khedr, Representative of the Arab Republic of Egypt before ICAO, to Fang Liu, ICAO Secretary General, 12 juin 2018 [annexe non traduite]
- 37 ICAO Council, 215th Session, «Working Paper: Post-Employment Activities of ICAO Personnel», Doc. HR-WP/56, 22 août 2018 [annexe non traduite]

Documents du Gouvernement qatarien

- 38 Letter from Abdul Latif Bin Rashid Al-Ziyani, GCC Secretary General, to Khalid Bin Mohamed Al Ativa, Minister of Foreign Affairs of the State of Qatar, 19 mai 2014 [annexe non traduite]
- 39 Letter from Muhammad Bin Abdul Rahman Al Thani, Minister of Foreign Affairs of the State of Qatar, to Abdulatif Bin Rashid Al Zayani, GCC Secretary General, 7 août 2017 [annexe non traduite]
- 40 Letter from Mohamed Bin Abdul Rahman Bin Jassim Al Thani, Minister of Foreign Affairs of State of Qatar, to Abdul Latif Bin Rashid Al-Ziyani, Secretary-General of GCC, 19 février 2017 [annexe non traduite]
- 41 State of Qatar, Ministry of Interior, National Counter Terrorism Committee, «National Terrorist Designation Lists», Designation Order No. 2, 21 mars 2018 [annexe non traduite]
- 42 State of Qatar, Ministry of Justice, «Qatar Doubles Contribution to Global Community Engagement & Resilience Fund», 30 mai 2018, accessible à l'adresse suivante : <https://www.mofa.gov.qa/en/all-mofa-news/details/2018/05/30/qatar-doubles-contribution-to-global-communityengagement-resilience-fund> [annexe non traduite]
- 43 State of Qatar, Ministry of Interior, National Counter Terrorism Committee, «National Terrorist Designation Lists», Designation Order No. 4, 28 août 2018 [annexe non traduite]

Législation du Qatar

- 44 State of Qatar, Law No. 4 of 2010 on Combating Money Laundering and Terrorism Financing, 18 mars 2010 [annexe non traduite]
- 45 State of Qatar, Decree No. 11 of 2017 to Amend Law No. 3 of 2004, 13 juillet 2017 [annexe non traduite]

Autres documents de gouvernements

- 46 U.S. Department of State, «Global Counterterrorism Forum Co-Chairs: About the Global Counterterrorism Forum (GCTF)», 23 septembre 2014, accessible à l'adresse suivante : <https://2009-2017.state.gov/j/ct/rls/fs/fs/232003.htm> [annexe non traduite]
- 47 U.S. Department of State, Bureau of Counterterrorism and Countering Violent Extremism, Country Reports on Terrorism, «Chapter 4: Terrorist Safe Havens (Update to 7120 Report)», 2017, accessible à l'adresse suivante : https://www.state.gov/reports/country-reports-on-terrorism-2017/#report-toc_section-1_subsection-10 [annexe non traduite]
- 48 Saudi Ministry of Foreign Affairs, «The Kingdom severs diplomatic and consular relations with Qatar», 6 juin 2017, accessible à l'adresse suivante : <https://www.mofa.gov.sa/sites/mofaen/ServicesAndInformation/news/MinistryNews/Pages/ArticleID201765134958689.aspx> [annexe non traduite]
- 49 U.S. Department of State, «Press Availability with Qatari Foreign Minister Sheikh Mohammed bin Abdulrahman al-Thani», 11 juillet 2017, accessible à l'adresse suivante : <https://www.state.gov/press-availability-with-qatari-foreign-minister-sheikh-mohammed-bin-abdulrahman-al-thani/> [annexe non traduite]
- 50 Ministry of Defence of United Kingdom, «Defence Secretary hosts Qatari counterpart at historic Horse Guards», 16 janvier 2018, accessible à l'adresse suivante : <https://www.gov.uk/government/news/defence-secretary-hosts-qatari-counterpart-at-historic-horse-guards> [annexe non traduite]
- 51 U.S. Department of State, «Joint Statement of the Inaugural United States-Qatar Strategic Dialogue», 30 janvier 2018, accessible à l'adresse suivante : <https://www.state.gov/joint-statement-of-the-inaugural-united-states-qatar-strategic-dialogue/> [annexe non traduite]
- 52 U.S. Embassy & Consulate in the UAE, «Meeting of the Terrorist Financing Targeting Center Member States Convened in Kuwait», 6 mars 2018, accessible à l'adresse suivante : <https://ae.usembassy.gov/meeting-terrorist-financing-targeting-center-member-states-convenes-kuwait-march-6-2018/> [annexe non traduite]
- 53 U.S. Department of State, «Secretary Pompeo's Meeting with Qatari Foreign Minister Al Thani», 26 juin 2018, accessible à l'adresse suivante : <https://www.state.gov/secretary-pompeos-meeting-with-qatari-foreign-minister-al-thani/> [annexe non traduite]

Déclarations officielles

- 54 «S. Exc. le ministre des affaires étrangères fait une déclaration lors de la trente-sixième session du Conseil des droits de l'homme», article publié le 11 septembre 2017 par la mission permanente de l'Etat du Qatar auprès de l'Office des Nations Unies à Genève (Suisse), accessible à l'adresse suivante : <http://geneva.mission.qa/en/news/detail/2017/09/17/he-the-foreign-minister-delivers-a-statement-in-front-of-the-36th-session-of-the-human-rights-council>

<i>Annexe</i>		<i>Page</i>
55	Assemblée générale des Nations Unies, soixante-douzième session, débat général, allocution de Son Altesse le cheikh Tamim Bin Hamad Al-Thani, émir de l'Etat du Qatar, 19 septembre 2017	77
56	Assemblée générale des Nations Unies, soixante-douzième session, débat général, allocution de M. Abdel Fattah Al Sisi, président de la République arabe d'Egypte, 19 septembre 2017	83
57	Assemblée générale des Nations Unies, soixante-douzième session, débat général, allocution de Son Altesse le cheikh Abdullah Bin Zayed Al Nahyan, ministre des affaires étrangères et de la coopération internationale des Emirats arabes unis, 22 septembre 2017	88
58	Assemblée générale des Nations Unies, soixante-douzième session, débat général, allocution de S. Exc. le cheikh Khalid Bin Ahmed Bin Mohamed Al-Khalifa, ministre des affaires étrangères de Bahreïn, 22 septembre 2017	92
59	Résumé de l'allocution faite par S. Exc. M. Adel Ahmed Al-Jubeir, ministre des affaires étrangères de l'Arabie saoudite, lors du débat général le 23 septembre 2017, Assemblée générale des Nations Unies, soixante-douzième session	99

ANNEXE 20

**CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE,
ANNEXE 17 : «SÛRETÉ», 10^E ÉD., AVRIL 201**



OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Sûreté

Protection de l'aviation civile internationale
contre les actes d'intervention illicite

Dixième édition, avril 2017



La présente édition annule et remplace, à partir du 3 août 2017, les éditions antérieures de l'Annexe 17.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'Avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Sûreté

Protection de l'aviation civile internationale
contre les actes d'intervention illicite

Dixième édition, avril 2017

La présente édition annule et remplace, à partir du 3 août 2017, les éditions antérieures de l'Annexe 17.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'Avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE 999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Première édition, 1975

Neuvième édition, 2011

Dixième édition, 2017

Annexe 17, Sûreté —

Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite

N° de commande : AN 17

ISBN 978-92-9258-195-4

© OACI 2017

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des produits et services*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse suivante : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par
1-15	Incorporés dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
AVANT-PROPOS	<i>VII</i>
CHAPITRE 1. Définitions	1-1
CHAPITRE 2. Principes généraux	2-1
2.1 Objectifs.....	2-1
2.2 Applicabilité.....	2-1
2.3 Sûreté et facilitation.....	2-2
2.4 Coopération internationale.....	2-2
2.5 Innovation, recherche et développement.....	2-2
CHAPITRE 3. Organisation	3-1
3.1 Organisation nationale et autorité compétente.....	3-1
3.2 Exploitation des aéroports.....	3-2
3.3 Exploitants d'aéronefs.....	3-2
3.4 Contrôle de la qualité et qualifications.....	3-3
3.5 Fournisseurs de services de la circulation aérienne.....	3-4
CHAPITRE 4. Mesures préventives de sûreté	4-1
4.1 Objectifs.....	4-1
4.2 Mesures relatives au contrôle d'accès.....	4-1
4.3 Mesures applicables aux aéronefs.....	4-2
4.4 Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine.....	4-2
4.5 Mesures applicables aux bagages de soute.....	4-3
4.6 Mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises.....	4-4
4.7 Mesures applicables à des catégories spéciales de passagers.....	4-5
4.8 Mesures applicables au côté ville.....	4-5
4.9 Mesures liées aux cybermenaces.....	4-6
CHAPITRE 5. Gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite	5-1
5.1 Prévention.....	5-1
5.2 Riposte.....	5-1
5.3 Échange de renseignements et comptes rendus.....	5-2

	Page
SUPPLÉMENT À L'ANNEXE 17	
Extraits de l'Annexe 2 — Règles de l'air	SUP-1
Extraits de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions	SUP-2
Extraits de l'Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs	SUP-4
Extraits de l'Annexe 9 — Facilitation	SUP-6
Extraits de l'Annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, Volume IV — Systèmes de surveillance et anticollision	SUP-10
Extraits de l'Annexe 11 — Services de la circulation aérienne	SUP-11
Extrait de l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.....	SUP-13
Extraits de l'Annexe 14 — Aéroports, Volume I — Conception et exploitation technique des aéroports.....	SUP-13
Extraits de l'Annexe 18 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	SUP-18
Extraits des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284).....	SUP-19
Extraits des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (Doc 4444)	SUP-19
Extraits des Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (Doc 8168), Volume I — Procédures de vol	SUP-23

AVANT-PROPOS

Historique

Les éléments qui figurent dans la présente Annexe ont été élaborés par le Conseil en exécution des deux résolutions ci-après de l'Assemblée :

Résolution A17-10 : Mise en application par les États des spécifications et pratiques de sécurité adoptées par la présente session de l'Assemblée et suite à donner par l'OACI à ces spécifications et pratiques

.....

L'ASSEMBLÉE,

.....

- 3) DEMANDE au Conseil de développer, avec le concours des autres organes constitutifs de l'Organisation, les textes figurant en appendice à la présente résolution et de les incorporer, comme il convient, aux normes, pratiques recommandées et procédures figurant dans les Annexes existantes ou dans de nouvelles Annexes ou autres documents normatifs de l'Organisation, ou sous forme d'éléments indicatifs.

Résolution A18-10 : Mesures techniques additionnelles pour la protection de la sûreté du transport aérien civil international

.....

L'ASSEMBLÉE,

.....

- 1) DEMANDE au Conseil de veiller, en ce qui concerne les aspects techniques de la sûreté du transport aérien, à ce que :
 - a) le Secrétaire général de l'OACI continue de consacrer l'attention voulue au problème de la sûreté du transport aérien, en lui accordant la priorité que justifie la menace actuelle à la sûreté du transport aérien ;

.....

À la suite des travaux de la Commission de navigation aérienne, du Comité du transport aérien et du Comité de l'intervention illicite, et compte tenu des observations communiquées par les États contractants et par les organisations internationales intéressées, auxquels les projets d'éléments avaient été diffusés, le Conseil a adopté le 22 mars 1974, conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, des normes et pratiques recommandées sur la sûreté qui constituent l'Annexe 17 à la Convention, intitulée « Normes et pratiques recommandées — *Sûreté* — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ».

Le Tableau A indique l'origine des amendements ultérieurs et donne aussi une liste des principales questions en cause, ainsi que les dates auxquelles l'Annexe et les amendements ont été adoptés par le Conseil, les dates auxquelles ils ont pris effet et les dates auxquelles ils sont devenus applicables.

Introduction

Afin que les États disposent d'un document complet pour mettre en œuvre les mesures de sûreté prescrites dans la présente Annexe, un supplément y est joint qui reproduit des extraits d'autres Annexes, des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), des PANS-ATM et des PANS-OPS qui ont trait aux mesures que doivent prendre les États pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile ou après que de tels actes ont été commis.

Éléments indicatifs

Le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) décrit des procédures détaillées et contient des éléments indicatifs sur tous les aspects de la sûreté de l'aviation ; son objet est d'aider les États à mettre en œuvre les programmes de sûreté de l'aviation qu'ils doivent établir aux termes des Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Dispositions incombant aux États contractants

Application. Les dispositions des normes et des pratiques recommandées qui figurent dans la présente Annexe doivent être appliquées par les États contractants.

Notification des différences. L'attention des États contractants est appelée sur l'obligation qui leur est faite, par l'article 38 de la Convention, de notifier à l'Organisation toute différence entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont également invités à tenir l'Organisation constamment informée de l'éventuelle introduction ultérieure de toute différence ou de l'abrogation de toute différence antérieurement notifiée. Une demande spéciale de notification des différences sera adressée aux États contractants dès l'adoption de chaque amendement à la présente Annexe.

Les États contractants sont invités en outre à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels, lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Publication de renseignements. Les renseignements sur l'établissement, le retrait ou la modification des installations, services et procédures intéressant l'exploitation aérienne et mis en œuvre conformément aux normes et pratiques recommandées de la présente Annexe devraient être notifiés et prendre effet conformément aux dispositions de l'Annexe 15.

Incorporation du texte de l'Annexe aux règlements nationaux. Dans une résolution adoptée le 13 avril 1948, le Conseil attire l'attention des États contractants sur l'opportunité d'assurer toute la concordance possible entre le texte de leurs règlements et celui des normes de l'OACI, lorsque ces dernières revêtent un caractère de règlement, et de préciser toute différence par rapport au texte de ces normes, notamment de signaler tout règlement national complémentaire important pour la sécurité et la régularité de la navigation aérienne. Dans la mesure du possible, les dispositions de la présente Annexe ont été rédigées de façon à faciliter leur incorporation, sans changement de texte important, aux règlements nationaux.

Généralités

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après ; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— *Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :*

- a) *Normes et pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

Norme. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

2.— *Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées :*

- a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.
- b) *Introduction* et *notes explicatives* figurant au début des diverses parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.
- d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

La présente Annexe a été adoptée en six langues — français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention, soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante : les *normes* sont en romain, les *pratiques recommandées*, précédées de la mention **Recommandation**, sont en italique, de même que les *notes* dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 17

<i>Amendement</i>	<i>Origine</i>	<i>Objet</i>	<i>Dates :</i> — <i>adoption</i> — <i>entrée en vigueur</i> — <i>application</i>
1 ^{re} édition	Décision du Conseil en exécution des Résolutions A17-10 et A18-10 de l'Assemblée	—	22 mars 1974 22 août 1974 27 février 1975
1	Décision du Conseil en exécution de la Résolution A21-23 de l'Assemblée	Rang de norme donné aux § 3.1.2 et 5.1.2 ; compilation et diffusion de renseignements relatifs à un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite.	31 mars 1976 31 juillet 1976 30 décembre 1976
2	Propositions de certains États et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	Transfert à l'Annexe 17 de spécifications figurant dans le Chapitre 9 de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> (7 ^e édition) ; nouvelle disposition concernant les mesures à prendre pour contrôler les passagers en correspondance et en transit ainsi que leurs bagages de cabine ; et développement de la note figurant à la suite du § 5.2.4 (Annexe 17, Chapitre 5), relative aux mesures et procédures destinées à interdire l'accès non autorisé de certaines zones spécifiées d'un aéroport.	15 décembre 1977 15 avril 1978 10 août 1978
3	Propositions de certains États et du Secrétariat et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	Des spécifications ont été ajoutées sur les points suivants : réévaluation du niveau de la menace par les États, établissement de programmes de formation, ségrégation des passagers après le contrôle de sûreté, inspection des avions aux fins de détection des armes ou de tous autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés et adoption de mesures destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui a fait l'objet d'un détournement illicite. Un certain nombre de spécifications ont été élargies et la recommandation voulant que les aéronefs susceptibles d'être attaqués pendant les escales soient isolés et gardés spécialement a été élevée au rang de norme.	13 décembre 1978 13 avril 1979 29 novembre 1979
4 (2 ^e édition)	Propositions de certains États et d'une organisation internationale, et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	Une spécification a été ajoutée sur le transport de personnes en état d'arrestation. Deux spécifications ont été révisées pour couvrir le cas des aéronefs loués, affrétés ou banalisés. Une spécification concernant la sécurité des passagers et des équipages d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite a été portée au rang de norme. Les dispositions d'une spécification concernant la prévention du sabotage ont été élargies. Enfin, le Chapitre 1 ^{er} — Application, a été supprimé.	15 juin 1981 15 octobre 1981 26 novembre 1981
5	Propositions du Comité de l'intervention illicite et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	La note du Chapitre 1 ^{er} — Définitions, a été supprimée. Une spécification énonçant les mesures à prendre au sujet du port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi, ou d'autres personnes dûment habilitées, a été modifiée. Une spécification relative au transport d'armes dans tous les autres cas a été ajoutée, et le texte de la note qui suit la spécification relative à la protection des aéronefs laissés sans surveillance a été modifié pour plus de clarté.	30 novembre 1984 14 avril 1985 21 novembre 1985
6 (3 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts ad hoc — Intervention illicite, et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	Conformément aux directives du Conseil, cet amendement a été entrepris d'urgence par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide d'un Groupe d'experts ad hoc sur la sûreté de l'aviation, institué conformément aux directives du Conseil. En conséquence, 11 nouvelles spécifications ont été introduites dans l'Annexe et 19 spécifications ont été adoptées en tant que normes.	19 décembre 1985 19 mars 1986 19 mai 1986
		Les dates spéciales de prise d'effet et d'application du § 5.1.4 figurent dans la colonne de droite.	19 octobre 1987 19 décembre 1987

Amendement	Origine	Objet	Dates : — adoption — entrée en vigueur — application
		Le Conseil a recommandé que les États en mesure de le faire mettent en œuvre le § 5.1.4 quant au fond aussitôt que concrètement possible avant la date d'application.	
7 (4 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts de la sécurité de l'aviation (AVSECP) et décision du Conseil en exécution de la Résolution A26-7 de l'Assemblée	Cet amendement comprend : a) la restructuration des chapitres de l'Annexe en vue de rationaliser l'ordre des objectifs, des obligations et des mesures nécessaires concernant l'organisation, les mesures préventives de sécurité et la gestion de la riposte ; b) l'introduction de nouvelles dispositions importantes pour tenir compte des faits nouveaux survenus depuis la dernière révision de l'Annexe 17 en 1985 et pour aider les États à faire face aux situations nouvelles qu'ont engendrées des actes graves d'intervention illicite contre l'aviation civile ; et c) la modification ou l'amélioration des dispositions existantes pour donner suite aux points a) et b) et pour tenir compte de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de ces mesures.	22 juin 1989 30 octobre 1989 16 novembre 1989
8 (5 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe AVSECP et décision du Conseil en exécution de la Résolution A27-7 de l'Assemblée	Cet amendement comprend l'introduction de nouvelles dispositions importantes relatives aux éléments suivants : inspection/filtrage exhaustive des bagages enregistrés, contrôle de sécurité du fret, des envois par coursiers ou des colis express ou de la poste, modifications de procédures liées aux programmes de sécurité, inspection prévol des aéronefs internationaux, et mesures relatives à l'intégration de considérations de sécurité dans la conception des aéroports, en vue d'aider les États à assurer une application cohérente et uniforme de telles mesures.	11 septembre 1992 16 décembre 1992 1 ^{er} avril 1993
9 (6 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe AVSECP et décision du Conseil en exécution de la Résolution A31-4 de l'Assemblée	Cet amendement comprend l'introduction de nouvelles dispositions importantes relatives aux éléments suivants : vérifications avant emploi et aptitude des personnes engagées à remplir leurs devoirs pour mettre en œuvre les contrôles de sécurité, responsabilités et autorisations concernant les bagages, mesures à appliquer aux articles de restauration et provisions de bord ainsi qu'autres fournitures appartenant aux exploitants, contrôles de l'efficacité des programmes et nécessité de notifier l'État de destination connue ou supposée d'un aéronef ayant fait l'objet d'un acte de capture illicite.	12 novembre 1996 31 mars 1997 1 ^{er} août 1997
10 (7 ^e édition)	Propositions formulées par le Groupe AVSECP et décision du Conseil en exécution de la Résolution A33-1 de l'Assemblée	Cet amendement comprend l'introduction de diverses définitions et de nouvelles dispositions concernant les éléments suivants : applicabilité de l'Annexe aux vols intérieurs, coopération internationale en matière de renseignements sur la menace, autorité compétente, Comité national de sécurité de l'aviation, gestion nationale de la qualité, contrôle d'accès, passagers et leurs bagages de cabine et de soute, personnel de sécurité en vol et protection du poste de pilotage, arrangements de partage de codes et accords de collaboration, facteurs humains et gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite. Plusieurs spécifications ont été élevées au rang de normes.	7 décembre 2001 15 avril 2002 1 ^{er} juillet 2002
11 (8 ^e édition)	Propositions du Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe AVSECP et mesures prises par le Conseil en application de la Résolution A35-9 de l'Assemblée	Cet amendement comprend des dispositions qui visent à mieux clarifier le libellé des normes et pratiques recommandées (SARP) existantes, dans le but de faciliter aussi bien leur interprétation commune par les États contractants que leur audit dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de sécurité (USAP). L'amendement concerne les points suivants : l'application de l'Annexe 17 ; le renforcement des dispositions relatives au programme national de contrôle de la sécurité de l'aviation ; les agents de sécurité à bord (IFSO) ; l'aviation générale et le travail aérien ; la notion de contrôle unique de sécurité pour les passagers et les bagages ; le concept d'évaluation du risque ; la sécurité des vols tout-cargo ; et les définitions.	30 novembre 2005 10 avril 2006 1 ^{er} juillet 2006

Amendement	Origine	Objet	Dates : — adoption — entrée en vigueur — application
12 (9 ^e édition)	Propositions du Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et des mesures prises par le Conseil en application de la Résolution A36-20 de l'Assemblée	Cet amendement comprend des dispositions qui visent à renforcer davantage les normes et les pratiques recommandées existantes pour couvrir les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. L'amendement porte sur les points suivants : déploiement du matériel de sûreté ; sûreté des fournisseurs de services de la circulation aérienne ; programmes de formation et système de certification de formateurs ; mesures de sûreté aléatoires et non prévisibles ; sûreté de la chaîne d'approvisionnement ; sûreté des vols tout-cargo ; cybermenaces ; et définitions.	17 novembre 2010 26 mars 2011 1 ^{er} juillet 2011
13	Propositions du Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), recommandations de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (2012) et suite donnée par le Conseil en application de la Résolution A37-17 de l'Assemblée	Cet amendement comprend une révision des mesures relatives au contrôle d'accès des personnes autres que les passagers. L'amendement introduit aussi des définitions du fret en correspondance et du fret à haut risque, et des prescriptions en matière de sûreté s'y rapportant, et il établit des mesures de base communes pour le fret transporté par avion passagers et le fret transporté par avion tout-cargo.	13 novembre 2012 15 mars 2013 15 juillet 2013
14	Propositions du Comité de l'intervention illicite, élaborées avec le concours du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), et suite donnée par le Conseil en application de la Résolution A38-15 de l'Assemblée	Définition du terme « imprévisibilité », concernant la mise en œuvre des contrôles de sûreté ; insertion d'une nouvelle norme sur les méthodes d'inspection/filtrage appropriées pour le fret et la poste et de nouvelles pratiques recommandées relatives à la coopération internationale, à la sûreté côté ville, à la formation de sensibilisation à la sûreté, à la supervision des prestataires externes de services de sûreté et aux systèmes informatiques et de communications critiques.	26 février 2014 14 juillet 2014 14 novembre 2014
15 (10 ^e édition)	Propositions de la 27 ^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/27) avec le concours du Groupe de travail sur l'Annexe 17 (WGA17)	Cet amendement a pour effet d'ajouter une définition du terme « détection des comportements » concernant la mise en œuvre des contrôles de sûreté. Il comprend aussi des dispositions nouvelles et révisées sur les sujets suivants : sûreté côté ville, détection des comportements, innovation dans la sûreté de l'aviation et systèmes antiaériens portables (MANPADS). De plus, le libellé des dispositions existantes concernant l'évaluation des risques et la cybersûreté a été révisé aux fins d'amélioration de la lisibilité et de la clarté.	23 novembre 2016 3 avril 2017 3 août 2017

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- capture illicite d'un aéronef ;
- destruction d'un aéronef en service ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aéroports ;
- intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

Agent de sûreté en vol. Personne qui est autorisée par le gouvernement de l'État de l'exploitant et le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployée sur un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. Sont exclues les personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou de plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels.

Agent habilité. Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret ou à la poste des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par son autorité compétente.

Audit de sûreté. Examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Aviation d'affaires. Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une société, pour le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre des activités de la société, avec un pilote professionnel employé pour la conduite de l'aéronef. (Note : l'aviation d'affaires fait partie de l'aviation générale.)

Bagages non identifiés. Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.

Certification. Évaluation formelle et confirmation, par l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation ou en son nom, qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable, tel que défini par l'autorité compétente.

Contrôle de sûreté. Mesures établies visant à empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

Contrôle de sûreté des aéronefs. Inspection de l'intérieur d'un aéronef auquel des passagers ont pu avoir accès et de la soute dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux.

Côté piste. L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

Détection des comportements. Dans un environnement de sûreté de l'aviation, application de techniques permettant de reconnaître des caractéristiques comportementales, notamment des signes physiologiques ou gestuels dénotant un comportement anormal, afin de distinguer les personnes susceptibles de représenter une menace pour l'aviation civile.

Enquête de sûreté. Évaluation des besoins en matière de sûreté, incluant le recensement des points vulnérables pouvant être exploités pour perpétrer un acte d'intervention illicite, et la recommandation de mesures correctrices.

Expéditeur connu. Expéditeur qui envoie du fret ou de la poste pour son propre compte et dont les procédures respectent des règles et normes de sûreté communes, suffisantes pour autoriser le transport du fret ou d'envois postaux à bord de tout aéronef.

Fouille de sûreté des aéronefs. Inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur d'un aéronef dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux.

Fret. Voir « marchandises ».

Fret et poste en correspondance. Fret et poste au départ à bord d'un aéronef autre que celui à bord duquel ils sont arrivés.

Fret ou poste à haut risque. Le fret ou la poste présentés par une entité inconnue ou montrant des signes d'altération seront considérés comme à haut risque si, de surcroît, ils répondent à l'un des critères suivants :

- a) des renseignements concrets indiquent que le fret ou la poste sont une menace pour l'aviation civile ;
- b) le fret ou la poste présentent des anomalies qui éveillent les soupçons ;
- c) du fait de la nature du fret ou de la poste, les mesures de sûreté de base ne permettent vraisemblablement pas à elles seules de détecter des articles interdits qui pourraient mettre en danger l'aéronef.

Que le fret ou la poste proviennent d'une entité connue ou non, les renseignements concrets d'un État concernant une expédition peuvent la caractériser comme étant à haut risque.

Imprévisibilité. Mise en œuvre de mesures de sûreté à intervalles irréguliers, à des endroits différents et/ou par des moyens variables, conformément à un cadre défini, pour augmenter leur effet dissuasif et leur efficacité.

Inspection de sûreté. Examen de la mise en œuvre des spécifications pertinentes du programme national de sûreté de l'aviation civile par une compagnie aérienne, un aéroport ou d'autres entités chargées de la sûreté.

Inspection/filtrage. Mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

Note.— Certains articles ou substances dangereux sont classés comme marchandises dangereuses par l'Annexe 18 et par les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) ; ils doivent être transportés conformément à ces instructions. En outre, le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte), fournit une liste des articles qui ne doivent jamais être transportés dans la cabine d'un aéronef.

Marchandises. Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

Passager perturbateur. Passager qui ne respecte pas les règles de conduite à un aéroport ou à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions du personnel de l'aéroport ou des membres d'équipage et perturbe de ce fait le bon ordre et la discipline à l'aéroport ou à bord de l'aéronef.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Sûreté. Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.

Test de sûreté. Mise à l'épreuve secrète ou ouverte d'une mesure de sûreté de l'aviation par la simulation d'une tentative de perpétration d'un acte d'intervention illicite.

Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

Vérification des antécédents. Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

Vol d'aviation générale. Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Zone de sûreté à accès réglementé. Zones côté piste d'un aéroport, identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont réalisés. En règle générale, ces zones comprendront, notamment, toutes les zones de départ des passagers de l'aviation commerciale comprises entre les postes d'inspection/filtrage et l'aéronef, l'aire de trafic, les zones de tri de bagages, incluant celles où l'aéronef entre en service et où se trouvent des bagages ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage et des expéditions de fret, et les parties situées côté piste des hangars de fret, des centres postaux et des locaux de nettoyage et de restauration.

CHAPITRE 2. PRINCIPES GÉNÉRAUX

2.1 Objectifs

2.1.1 L'objectif primordial de chaque État contractant sera d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile.

2.1.2 Chaque État contractant établira une organisation, élaborera et mettra en application des règlements, pratiques et procédures pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, en tenant compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols.

2.1.3 Chaque État contractant veillera à ce que l'organisation, les règlements, pratiques et procédures en question :

- a) protègent la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile ;
- b) soient capables de riposter rapidement à toute menace accrue contre la sûreté.

2.1.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à mettre en place une protection appropriée des renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation.*

Note 1.— Le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) contient des éléments indicatifs sur la manière d'atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile en mettant en application les normes et pratiques recommandées des chapitres ci-après.

Note 2.— Le Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation, composé d'une série de mallettes pédagogiques pour la sûreté de l'aviation (MPSA), contient le matériel didactique complet de sûreté de l'aviation destiné à aider les États à atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile.

2.1.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, le cas échéant, chaque État contractant emploie des équipements de sûreté dans la mesure de ce qui est possible du point de vue opérationnel, technique et financier, pour atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile.*

2.2 Applicabilité

2.2.1 Chaque État contractant appliquera les normes et s'efforcera d'appliquer les pratiques recommandées de l'Annexe 17 aux vols d'aviation civile internationale.

2.2.2 Chaque État contractant veillera à ce que les mesures visant à assurer une protection contre les actes d'intervention illicite soient appliquées, dans la mesure du possible, aux vols intérieurs, sur la base d'une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales pertinentes.

2.3 Sûreté et facilitation

Recommandation.— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité de ces contrôles et procédures.*

2.4 Coopération internationale

2.4.1 Chaque État contractant s'assurera que les demandes d'autres États contractants relatives à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurés par des exploitants de ces autres États sont satisfaites, dans la mesure du possible. L'État demandeur prendra en considération les mesures alternatives proposées par l'autre État, équivalentes à celles qui sont demandées.

2.4.2 Chaque État contractant coopérera avec d'autres États pour établir et échanger des renseignements sur des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, des programmes de formation, ainsi que des programmes de contrôle de la qualité, selon les besoins.

2.4.3 Chaque État contractant établira et mettra en œuvre des procédures pour partager, dans la mesure du possible, avec d'autres États contractants les renseignements sur les menaces contre les intérêts de ces États en matière de sûreté de l'aviation.

2.4.4 Chaque État contractant établira et mettra en œuvre des procédures appropriées de protection et de traitement des renseignements relatifs à la sûreté communiqués par d'autres États contractants ou des renseignements relatifs à la sûreté qui ont des incidences sur les intérêts d'autres États contractants en matière de sûreté, afin de veiller à ce que ces renseignements ne soient pas utilisés ou divulgués de façon inappropriée.

2.4.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant audité partage, comme il convient et dans le respect de sa souveraineté, les résultats de l'audit réalisé par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État audité, si un autre État contractant lui en fait la demande.*

2.4.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant inclue dans chacun de ses accords bilatéraux de transport aérien une clause concernant la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type élaborée par l'OACI.*

2.4.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant mette à la disposition des autres États contractants, sur demande, une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile.*

2.4.8 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant qui a partagé des informations au titre du § 2.4.5 en avise l'OACI.*

2.4.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage de conclure des arrangements de collaboration afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles des contrôles de sûreté. Les arrangements devraient être fondés sur une vérification de l'équivalence des résultats en matière de sûreté obtenus par l'application de contrôles de sûreté efficaces au point d'origine.*

2.5 Innovation, recherche et développement

2.5.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant favorise la recherche et le développement de nouveaux équipements de sûreté, processus et procédures qui permettront de mieux atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile et qu'il coopère en la matière avec d'autres États contractants.*

2.5.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que le développement des nouveaux équipements de sûreté tienne compte des principes des facteurs humains.*

Note.— *Le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) contient des éléments indicatifs sur ce sujet.*

2.5.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage de mettre en œuvre des processus et des procédures novateurs pour permettre une différenciation opérationnelle de l'inspection-filtrage et des contrôles de sûreté fondée sur des critères clairement définis.*

CHAPITRE 3. ORGANISATION

3.1 Organisation nationale et autorité compétente

3.1.1 Chaque État contractant établira et mettra en œuvre un programme national écrit de sûreté de l'aviation civile destiné à protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, au moyen de règlements, de pratiques et de procédures qui tiennent compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols.

3.1.2 Chaque État contractant désignera, au sein de son administration nationale, une autorité compétente qui sera chargée d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile et en précisera l'identité à l'OACI.

3.1.3 Chaque État contractant réévaluera constamment le niveau et la nature de la menace relative à l'aviation civile à l'intérieur de son territoire et de l'espace aérien au-dessus de son territoire, puis il établira et mettra en œuvre des politiques et des procédures destinées à ajuster en conséquence les éléments pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile, en fonction d'une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par les autorités nationales concernées.

Note.— Le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) contient des éléments indicatifs sur les méthodologies d'évaluation de la menace et de gestion du risque.

3.1.4 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches et qu'elle coordonne les activités entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.5 Chaque État contractant établira un comité national de sûreté de l'aviation ou des arrangements analogues en vue de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.6 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle veille à ce que soit établi et mis en œuvre un programme national de formation à l'intention du personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées. Ce programme de formation sera conçu pour assurer l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.7 À compter du 1^{er} juillet 2013, chaque État contractant veillera à établir et à mettre en œuvre des programmes de formation et un système de certification de formateurs en conformité avec le programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.8 Chaque État contractant veillera à ce que l'autorité compétente prenne des dispositions pour que chaque aéroport servant à l'aviation civile dispose des ressources et moyens nécessaires aux services de sûreté de l'aviation.

3.1.9 Chaque État contractant mettra à la disposition de ses exploitants d'aéroports, exploitants d'aéronefs et fournisseurs de services de la circulation aérienne qui exercent des activités dans son territoire, et des autres entités concernées, une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile et/ou des lignes directrices ou des renseignements pertinents leur permettant de se conformer aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.10 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que le personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté pistes reçoivent périodiquement une formation de sensibilisation à la sûreté.*

3.2 Exploitation des aéroports

3.2.1 Chaque État contractant exigera de l'administration de chaque aéroport servant à l'aviation civile qu'elle établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté aéroportuaire permettant de répondre aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.2.2 Chaque État contractant veillera à ce qu'à chaque aéroport servant à l'aviation civile, une autorité soit chargée de coordonner la mise en œuvre des contrôles de sûreté.

3.2.3 Chaque État contractant veillera à ce que soit mis en place, à chaque aéroport servant à l'aviation civile, un comité de sûreté d'aéroport chargé d'assister l'autorité mentionnée au § 3.2.2 dans son rôle de coordination de la mise en œuvre des contrôles de sûreté, comme indiqué dans le programme de sûreté aéroportuaire.

3.2.4 Chaque État contractant veillera à ce que les exigences en matière de conception d'aéroport, incluant les exigences relatives à l'architecture et aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté du programme national de sûreté de l'aviation civile, soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports.

3.3 Exploitants d'aéronefs

3.3.1 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants d'aéronefs commerciaux assurant des liaisons au départ de son territoire établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant d'aéronefs conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État.

3.3.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État.*

3.3.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que chaque entité qui effectue des vols de travail aérien établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État. Le programme contiendra des caractéristiques opérationnelles spécifiques au type de vols effectués.*

3.3.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant utilise le modèle OACI comme modèle pour les programmes de sûreté d'exploitants d'aéronefs ou d'entités prévus aux § 3.3.1, 3.3.2 et 3.3.3.*

3.3.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant exige des exploitants qui assurent des liaisons au départ de son territoire et sont liés par des accords de partage de codes ou à d'autres accords de collaboration avec d'autres exploitants qu'ils notifient à l'autorité compétente la nature de ces accords, ainsi que l'identité de ces exploitants.*

3.4 Contrôle de la qualité et qualifications

3.4.1 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté soient soumises à des vérifications de leurs antécédents et à des procédures de sélection.

3.4.2 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté possèdent toutes les compétences requises pour remplir leurs fonctions et soient adéquatement formées, conformément aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile, et à ce que des dossiers appropriés soient tenus à jour. Des normes de performance pertinentes seront établies et il sera procédé à des évaluations initiales et périodiques pour veiller à ce que ces normes soient respectées.

3.4.3 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes chargées de l'inspection/filtrage soient agréées conformément aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile, afin de garantir l'application fiable et systématique des normes de performance.

3.4.4 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle élabore, mette en œuvre et tienne à jour un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin d'évaluer le degré d'application de son programme national de sûreté de l'aviation civile et d'en valider l'efficacité.

3.4.5 Chaque État contractant veillera à ce que la mise en œuvre des mesures de sûreté fasse régulièrement l'objet d'une vérification de conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile. Les priorités et la fréquence des vérifications seront déterminées sur la base d'une évaluation du risque effectuée par l'autorité concernée.

3.4.6 Chaque État contractant veillera à ce que des audits, des tests, des enquêtes et des inspections de sûreté soient réalisés sur une base régulière afin de vérifier la conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile et de permettre la correction rapide et efficace de toute carence identifiée.

3.4.7 Chaque État contractant veillera à ce que la gestion, l'établissement des priorités et l'organisation du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile soient entrepris indépendamment des entités et des personnes chargées de l'application des mesures prises au titre du programme national de sûreté de l'aviation civile. Chaque État contractant :

- a) veillera à ce que le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté soit formé à ces tâches selon les normes appropriées, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- b) veillera à ce que le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté dispose de l'autorité nécessaire pour obtenir les renseignements dont il a besoin pour accomplir ces tâches et veiller à l'application des mesures correctrices ;
- c) complétera le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile en mettant en place un système de rapports confidentiels pour analyser les renseignements de sûreté fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol ;
- d) établira un processus pour enregistrer et analyser les résultats du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile, afin de contribuer au développement et à la mise en œuvre efficaces du programme national de sûreté de l'aviation civile, notamment en identifiant les causes et les tendances des non-conformités et en vérifiant que des mesures correctrices ont été mises en œuvre et assurées de façon continue.

3.4.8 Chaque État contractant concerné par un acte d'intervention illicite exigera de son autorité compétente qu'elle réévalue les contrôles et procédures de sûreté et qu'elle prenne en temps opportun les mesures nécessaires pour éliminer les faiblesses afin d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent. L'OACI sera informée des mesures qui auront été prises.

3.4.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que chaque entité chargée de la mise en œuvre d'éléments pertinents du programme national de sûreté de l'aviation civile vérifie périodiquement que la mise en œuvre des mesures de sûreté sous-traitée à des prestataires de services externes soit conforme au programme de sûreté de l'entité.*

3.5 Fournisseurs de services de la circulation aérienne

Chaque État contractant exigera des fournisseurs de services de la circulation aérienne exerçant des activités dans cet État qu'ils établissent et mettent en œuvre des dispositions adéquates en matière de sûreté répondant aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

CHAPITRE 4. MESURES PRÉVENTIVES DE SÛRETÉ

4.1 Objectifs

4.1.1 Chaque État contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes, explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile.

4.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant encourage l'application aléatoire et imprévisible de mesures de sûreté. L'imprévisibilité de leur application pourrait ajouter à l'effet dissuasif des mesures de sûreté.*

4.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'intégrer la détection des comportements à ses pratiques et procédures relatives à la sûreté de l'aviation.*

4.2 Mesures relatives au contrôle d'accès

4.2.1 Chaque État contractant veillera à ce que l'accès aux zones côté piste dans les aéroports servant à l'aviation civile soit contrôlé afin d'empêcher les entrées non autorisées.

4.2.2 Chaque État contractant veillera à ce que soient établies à chaque aéroport des zones de sûreté à accès réglementé désignées par l'État sur la base d'une évaluation des risques de sûreté effectuée par les autorités nationales pertinentes.

4.2.3 Chaque État contractant veillera à ce que des systèmes d'identification de personnes et de véhicules soient mis en place pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. L'identité sera vérifiée aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

4.2.4 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes autres que les passagers auxquelles est accordé un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport fassent préalablement l'objet d'une vérification de leurs antécédents.

4.2.5 Chaque État contractant veillera à ce que les mouvements de personnes et de véhicules autour des aéronefs fassent l'objet de surveillance dans les zones de sûreté à accès réglementé, afin d'empêcher l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées.

4.2.6 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, avant leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports servant à l'aviation civile internationale, fassent l'objet de mesures d'inspection/filtrage et de contrôles de sûreté.

4.2.7 Chaque État contractant veillera à ce que les véhicules autorisés à pénétrer dans des zones de sûreté à accès réglementé, de même que les objets qu'ils transportent, fassent l'objet d'une inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté appropriés, en fonction de l'évaluation des risques réalisée par les autorités nationales compétentes.

4.2.8 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les documents d'identité délivrés aux membres d'équipage des aéronefs constituent une base internationale harmonisée et fiable pour la*

reconnaissance et la validation des documents permettant un accès autorisé au côté piste et dans les zones de sûreté à accès réglementé, en application des dispositions pertinentes du Doc 9303 — Documents de voyage lisibles à la machine.

4.2.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les vérifications spécifiées au § 4.2.4 soient répétées de façon régulière pour toutes les personnes auxquelles est accordé un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.*

4.3 Mesures applicables aux aéronefs

4.3.1 Chaque État contractant veillera à ce qu'il soit procédé à un contrôle de sûreté au point d'origine des aéronefs effectuant des vols de transport commercial, ou qu'une fouille de sûreté soit réalisée. La décision d'effectuer soit un contrôle de sûreté soit une fouille sera fondée sur une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par les autorités nationales concernées.

4.3.2 Chaque État contractant veillera à ce que des dispositions soient prises pour s'assurer que tout objet abandonné par des passagers débarquant de vols en transit fasse l'objet de mesures appropriées ou soit retiré de l'aéronef avant le départ s'il effectue un vol commercial.

4.3.3 Chaque État contractant exigera de ses exploitants de vols commerciaux qu'ils prennent des mesures appropriées pour empêcher les personnes non autorisées de pénétrer dans la cabine de l'équipage de conduite pendant le vol.

Note.— *Des dispositions relatives à la sûreté de la cabine de l'équipage de conduite des aéronefs engagés dans le transport commercial international figurent dans l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, section 13.2.*

4.3.4 Chaque État contractant veillera à ce qu'un aéronef faisant l'objet des mesures prévues au § 4.3.1 soit protégé contre une intervention non autorisée depuis le moment où la fouille ou le contrôle de l'aéronef a commencé jusqu'à son départ.

4.3.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des contrôles de sûreté soient établis pour prévenir les actes d'intervention illicite contre les aéronefs lorsqu'ils ne se trouvent pas dans les zones de sûreté à accès réglementé.*

4.3.6 Chaque État contractant, selon l'évaluation des risques réalisée par les autorités nationales ou locales compétentes, veillera à ce que des mesures au sol ou des procédures d'exploitation soient établies afin d'atténuer les conséquences d'éventuelles attaques contre des aéronefs commises au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS) et d'autres armes représentant une menace similaire pour les aéronefs aux aéroports ou à proximité des aéroports.

4.4 Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine

4.4.1 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les passagers au départ de vols de transport aérien commercial et leurs bagages de cabine soient soumis à une inspection/filtrage avant l'embarquement dans un aéronef au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

4.4.2 Chaque État contractant veillera à ce que les passagers de vols de transport aérien commercial en correspondance, ainsi que leurs bagages de cabine, soient soumis à une inspection/filtrage avant leur embarquement, à moins que cet État n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces passagers et leurs bagages de cabine ont été inspectés/filtrés à un niveau approprié au point d'origine et qu'ils ont ensuite été protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection/filtrage à l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

Note.— Voir les éléments indicatifs sur cette question dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte).

4.4.3 Chaque État contractant veillera à ce que les passagers et leurs bagages de cabine qui ont été soumis à l'inspection/filtrage soient protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection/filtrage jusqu'à leur embarquement à bord de l'aéronef. S'il y a mélange ou contact avec des personnes n'ayant pas subi une inspection/filtrage, les passagers concernés seront soumis à une nouvelle inspection/filtrage avant d'embarquer dans un aéronef.

4.4.4 Chaque État contractant établira des mesures pour les opérations de transit à l'aéroport afin de protéger les passagers en transit et leurs bagages de cabine contre toute intervention non autorisée et de protéger l'intégrité de la sûreté de l'aéroport de transit.

4.4.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des pratiques soient établies aux aéroports et à bord des aéronefs pour faciliter l'identification et le traitement des activités suspectes qui peuvent présenter une menace pour l'aviation civile.*

4.5 Mesures applicables aux bagages de soute

4.5.1 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les bagages de soute d'origine locale soient soumis à l'inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant un vol de transport commercial au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

4.5.2 Chaque État contractant veillera à ce que tous les bagages de soute qui doivent être transportés sur un vol commercial soient protégés contre toute intervention non autorisée depuis le poste d'inspection/filtrage ou, s'il précède celui-ci, depuis le point d'acceptation par le transporteur jusqu'au départ de l'aéronef sur lequel ils doivent être transportés. Si l'intégrité des bagages de soute est compromise, ceux-ci devront à nouveau être inspectés/filtrés avant d'être placés à bord d'un aéronef.

4.5.3 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants de transport aérien commercial ne transportent pas les bagages de personnes qui ne se trouvent pas à bord de l'aéronef, à moins que lesdits bagages soient identifiés comme non accompagnés et soumis à une inspection/filtrage appropriée.

4.5.4 Chaque État contractant veillera à ce que les bagages de soute en correspondance soient inspectés/filtrés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'il n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces bagages de soute ont été inspectés/filtrés au point d'origine et ensuite protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

Note.— Voir les éléments indicatifs sur cette question dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte).

4.5.5 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants d'aéronefs de transport aérien commercial ne transportent que des articles enregistrés comme bagages de soute qui ont été chacun identifiés soit comme bagages accompagnés soit comme bagages non accompagnés, inspectés/filtrés selon les normes établies et acceptés au transport sur ce vol par le transporteur aérien. Un document devrait être établi indiquant que ces bagages répondent à ces critères et sont autorisés au transport sur ce vol.

4.5.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant établisse des procédures pour le traitement des bagages non identifiés conformément à une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales compétentes.*

4.6 Mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises

4.6.1 Chaque État contractant veillera à ce que des contrôles de sûreté appropriés, y compris une inspection/filtrage dans la mesure du possible, soient appliqués au fret et à la poste, avant qu'ils ne soient chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial.

4.6.2 Chaque État contractant veillera à établir un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui inclut l'approbation d'agents habilités et/ou d'expéditeurs connus, si ces entités participent à l'exécution de l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté du fret et de la poste.

4.6.3 Chaque État contractant veillera à ce que le fret et la poste devant être transportés à bord d'un aéronef commercial soient protégés contre toute intervention non autorisée depuis le point où l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au départ de l'aéronef.

4.6.4 Chaque État contractant veillera à ce que des mesures de sûreté renforcées soient appliquées au fret et à la poste à haut risque pour atténuer adéquatement les menaces qui y sont associées.

4.6.5 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants n'acceptent pas de fret ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'un agent habilité ou une entité approuvée par une autorité compétente ne confirme et n'atteste que des mesures d'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont appliqués. Le fret et la poste pour lesquels un agent habilité ou une entité approuvée par une autorité compétente ne peut confirmer ni attester qu'ils ont fait l'objet d'une inspection/filtrage doivent y être soumis.

4.6.6 Chaque État contractant veillera à ce que les articles de restauration, les provisions de bord et autres fournitures destinés à être transportés sur des vols commerciaux de passagers soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés et par la suite protégés jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef.

4.6.7 Chaque État contractant veillera à ce que les marchandises et fournitures introduites dans des zones de sûreté à accès réglementé fassent l'objet de contrôles de sûreté appropriés, incluant l'inspection/filtrage.

4.6.8 Chaque État contractant veillera à ce que le fret et la poste pour lesquels il est confirmé et attesté qu'ils ont fait l'objet d'une inspection/filtrage ou des contrôles de sûreté recevront un statut de sûreté qui les accompagnera, sous forme imprimée ou électronique, tout au long de la chaîne logistique sécurisée.

4.6.9 Chaque État contractant veillera à ce que le fret et la poste en correspondance soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial au départ de son territoire.

4.6.10 Chaque État contractant veillera à ce que, lorsqu'a lieu une inspection/filtrage du fret ou de la poste, celle-ci soit effectuée selon une méthode ou des méthodes appropriées, en tenant compte de la nature de l'expédition.

4.6.11 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant définisse des mécanismes appropriés pour confirmer que le fret et la poste en correspondance qui entrent sur son territoire ont été soumis à des contrôles de sûreté appropriés.*

Note.— *Le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) contient des éléments indicatifs à ce sujet.*

4.7 Mesures applicables à des catégories spéciales de passagers

4.7.1 Chaque État contractant élaborera à l'intention des transporteurs aériens des spécifications relatives au transport de passagers potentiellement perturbateurs qui sont obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.

Note.— Voir les éléments indicatifs sur cette question dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte).

4.7.2 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants assurant des liaisons au départ de son territoire incluent dans leurs programmes de sûreté des mesures et des procédures destinées à assurer la sécurité à bord de leur aéronef, lorsque celui-ci doit assurer le transport des passagers obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.

4.7.3 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants et le pilote commandant de bord soient informés lorsque des passagers sont obligés de voyager parce qu'ils font l'objet de mesures judiciaires ou administratives, afin que des contrôles de sûreté appropriés puissent être effectués.

4.7.4 Chaque État contractant veillera à ce que le port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi, ou par d'autres personnes habilitées, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, fasse l'objet d'une autorisation spéciale, conformément à la législation des États intéressés.

4.7.5 Chaque État contractant examinera les demandes faites par un autre État en vue d'autoriser le transport de personnel armé, y compris des agents de sûreté, à bord d'aéronefs des exploitants de l'État demandeur. Ce transport ne sera autorisé qu'après accord de tous les États intéressés.

4.7.6 Chaque État contractant veillera à ce que le transport d'armes dans d'autres cas ne soit autorisé que lorsqu'une personne habilitée et dûment qualifiée a déterminé qu'elles ne sont pas chargées, le cas échéant, et sous réserve qu'elles soient placées à un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

4.7.7 Chaque État contractant qui décide de déployer des agents de sûreté à bord veillera à ce que ceux-ci soient des agents gouvernementaux qui sont spécialement sélectionnés et formés, en tenant compte des aspects de sécurité et de sûreté à bord d'un aéronef, et qu'ils soient déployés en fonction de l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation civile faite par l'autorité concernée. Le déploiement de ces agents sera coordonné avec les États concernés et gardé strictement confidentiel.

4.7.8 Chaque État contractant veillera à ce que le pilote commandant de bord soit informé du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leur siège.

4.8 Mesures applicables au côté ville

4.8.1 Chaque État contractant veillera à ce que les zones côté ville soient identifiées.

4.8.2 Chaque État contractant veillera à ce que des mesures de sûreté soient établies dans les zones côté ville pour réduire le risque et éviter d'éventuels actes d'intervention illicite, en fonction des évaluations des risques réalisées par les autorités ou entités compétentes.

4.8.3 Chaque État contractant assurera une coordination des mesures de sûreté côté ville en conformité avec les normes figurant aux § 3.1.5, 3.2.2 et 3.2.3 entre les services, agences et organismes compétents de l'État et les autres entités, et définira les responsabilités appropriées en matière de sûreté côté ville dans son programme national de sûreté de l'aviation civile.

4.9 Mesures liées aux cybermenaces

4.9.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, selon l'évaluation des risques réalisée par son autorité nationale compétente, chaque État contractant veille à ce que des mesures appropriées soient élaborées pour protéger la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des systèmes et données informatiques et de communications critiques utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile.*

4.9.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant encourage les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile, ou qui en sont chargées, à identifier leurs systèmes et données informatiques et de communications critiques, y compris les vulnérabilités de ces systèmes et les menaces pesant sur eux, et qu'il élabore et mette en œuvre des mesures de protection, notamment en matière de sûreté intégrée, de sûreté de la chaîne d'approvisionnement, de séparation des réseaux et de contrôle d'accès à distance, selon qu'il convient.*

CHAPITRE 5. GESTION DE LA RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

5.1 Prévention

5.1.1 Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, chaque État contractant établira des mesures pour protéger l'aéronef s'il est encore au sol, et, s'il a déjà décollé, pour annoncer son arrivée, aussi longtemps à l'avance que possible, aux autorités aéroportuaires concernées et aux services de la circulation aérienne des États concernés.

5.1.2 Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, chaque État contractant veillera à ce que l'aéronef soit fouillé afin de déceler les armes, les explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux qui pourraient y être dissimulés. L'exploitant d'aéronef concerné sera informé au préalable de la fouille.

5.1.3 Chaque État contractant veillera à ce que des dispositions soient prises aux aéroports pour examiner, neutraliser et/ou, enlever, si besoin, tout dispositif soupçonné d'être dangereux, ou tout autre objet considéré comme potentiellement dangereux.

5.1.4 Chaque État contractant veillera à ce que des plans d'urgence soient mis au point et à ce que des moyens soient rendus disponibles pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Les plans d'urgence seront testés sur une base régulière.

5.1.5 Chaque État contractant veillera à assurer la disponibilité sur ses aéroports servant à l'aviation civile de personnels agréés et formés adéquatement, pouvant être déployés pour intervenir dans les cas, soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile.

5.2 Riposte

5.2.1 Chaque État contractant prendra des mesures appropriées destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite, alors qu'il est au sol sur le territoire de l'État contractant, jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

5.2.2 Chaque État contractant qui a la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne à un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite recueillera tous les renseignements qui se rapportent au vol de cet aéronef et les transmettra à tous les autres États responsables des organismes des services de la circulation aérienne intéressés par le vol, y compris ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, de manière que les mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

5.2.3 Chaque État contractant prêtera assistance à un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite, et lui fournira notamment les aides à la navigation, les services de la circulation aérienne et l'autorisation d'atterrir, en fonction des circonstances.

5.2.4 Chaque État contractant prendra les mesures qu'il jugera réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de

protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir. Toutefois, ces États devront prendre en compte les risques importants liés à la poursuite du vol. Les États prendront également en compte l'importance des consultations, toutes les fois qu'elles sont possibles, entre l'État sur le territoire duquel l'aéronef a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef, comme la notification à adresser par l'État dans lequel a atterri l'aéronef aux États de destination supposée ou déclarée.

5.2.5 Tout État contractant dans lequel a atterri un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite signalera, par le moyen le plus rapide, cet atterrissage à l'État d'immatriculation de l'aéronef et à l'État de l'exploitant et transmettra également le plus rapidement possible les autres renseignements pertinents disponibles :

- a) aux deux États mentionnés ci-dessus ;
- b) à tout État dont des ressortissants ont été tués ou blessés ;
- c) à tout État dont des ressortissants ont été pris en otages ;
- d) à tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ;
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

5.2.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les renseignements communiqués à la suite des mesures prises conformément aux dispositions du § 5.2.2 soient diffusés aussitôt que possible, sur le plan local, aux organismes des services de la circulation aérienne intéressés, aux administrations d'aéroport appropriées, à l'exploitant et aux autres intéressés.*

5.2.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant coopère avec d'autres États afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite. Il est également recommandé que, lorsqu'il prend des mesures sur son territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage d'un aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, chaque État contractant tire 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 en question.*

5.3 Échange de renseignements et comptes rendus

5.3.1 Chaque État contractant concerné par un acte d'intervention illicite fournira à l'OACI tous les renseignements pertinents relatifs à la sûreté à propos de cet acte aussitôt que possible après sa résolution.

5.3.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant échange des renseignements avec d'autres États contractants, comme il le juge approprié, sur la gestion de la riposte à un acte d'intervention illicite, et qu'il fournisse en même temps ces renseignements à l'OACI.*

SUPPLÉMENT À L'ANNEXE 17

EXTRAITS DE L'ANNEXE 2 — RÈGLES DE L'AIR

CHAPITRE 3. RÈGLES GÉNÉRALES

.....

3.7 Intervention illicite

3.7.1 Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforcera d'en aviser l'organisme ATS intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

Note 1.— L'Annexe 11 indique la responsabilité des organismes ATS en cas d'intervention illicite.

Note 2.— Des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS figurent dans le Supplément B de la présente Annexe.

Note 3.— Les mesures que doivent prendre les aéronefs dotés d'un équipement SSR, ADS-B ou ADS-C lorsqu'ils sont l'objet d'une intervention illicite figurent dans l'Annexe 11, dans les PANS-ATM (Doc 4444) et dans les PANS-OPS (Doc 8168).

Note 4.— Les mesures que doivent prendre les aéronefs équipés pour les CPDLC lorsqu'ils sont l'objet d'une intervention illicite figurent dans l'Annexe 11 et dans les PANS-ATM (Doc 4444). Le Manuel des applications de la liaison de données aux services de la circulation aérienne (ATS) (Doc 9694) contient des éléments indicatifs à ce sujet.

3.7.2 Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherchera à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.

.....

SUPPLÉMENT B. INTERVENTION ILLICITE

1. Généralités

Les procédures ci-après constituent des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS.

2. Procédures

2.1 Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aéroport comme l'indiquent les règles énoncées au Chapitre 3, § 3.7.2, il devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organisme ATS, jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar ou d'une station ADS-B.

2.2 Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

- a) essayer de diffuser des avertissements sur le canal VHF en service ou la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres canaux appropriés, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord et les liaisons de données, lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ;
- b) poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans les *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030) ; ou
- c) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau qui, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR, diffère :
 - 1) de 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué ;
 - 2) de 300 m (1 000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) est appliqué.

Note.— Les mesures à prendre par un aéronef qui est intercepté pendant qu'il est l'objet d'un acte d'intervention illicite sont prescrites au § 3.8 de la présente Annexe.

EXTRAITS DE L'ANNEXE 6 — EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS PARTIE 1 — AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL — AVIONS
--

CHAPITRE 13. SÛRETÉ*

13.1 Vols commerciaux intérieurs

Recommandation.— *Il est recommandé que tous les États contractants appliquent aussi aux vols commerciaux (services aériens) intérieurs les normes et pratiques recommandées internationales figurant dans le présent chapitre.*

13.2 Sûreté du poste de pilotage

13.2.1 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte, cette porte sera verrouillable, et un moyen sera prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

* Au sens du présent chapitre, le mot « sûreté » désigne la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

13.2.2 Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 sera doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte pourra être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

13.2.3 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 13.2.2 :

- a) cette porte sera fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;
- b) un moyen sera prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

13.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers soit doté, là où c'est possible, d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte devrait pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.*

13.2.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 13.2.4 :*

- a) *cette porte soit fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;*
- b) *un moyen soit prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.*

13.3 Liste type des opérations de fouille de l'avion

L'exploitant veillera à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite. Cette liste sera fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.

13.4 Programmes de formation

13.4.1 L'exploitant instituera et appliquera un programme approuvé de formation à la sûreté, qui garantira que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite. Ce programme comprendra, au minimum, les éléments suivants :

- a) détermination de la gravité de tout événement ;
- b) communication et coordination entre les membres d'équipage ;
- c) réactions appropriées de légitime défense ;

- d) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'État de l'exploitant ;
- e) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;
- f) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
- g) procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion ;
- h) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.

13.4.2 L'exploitant instituera et appliquera aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés voulus des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

13.5 Rapport sur les actes d'intervention illicite

Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord présentera sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

13.6 Questions diverses

13.6.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que des moyens spécialisés d'atténuer et de diriger le souffle soient prévus à l'emplacement de moindre risque pour une bombe.*

13.6.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, lorsqu'un exploitant accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers, il soit prévu à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.*

EXTRAITS DE L'ANNEXE 8 — NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

PARTIE III. AVIONS LOURDS

PARTIE IIIA. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 JUIN 1960 MAIS AVANT LE 2 MARS 2004

.....

CHAPITRE 11. SÛRETÉ

.....

11.2 Emplacement de moindre risque pour une bombe

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 et pour lesquels la demande de certification a été soumise le 12 mars 2000 ou après, lors de la

conception de l'avion, on étudiera l'aménagement d'un emplacement de moindre risque pour une bombe, de façon à atténuer les effets sur l'avion et ses occupants.

11.3 Protection du poste de pilotage

Recommandation.— *Pour tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu de l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, et pour lesquels une demande d'amendement du certificat de type visant à prendre en compte une conception de type dérivée est soumise à l'autorité nationale compétente, il est recommandé d'envisager de renforcer la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, pour qu'ils résistent à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.*

Note.— *Les normes et les pratiques recommandées relatives aux besoins en ce qui concerne la porte du poste de pilotage des avions commerciaux de transport de passagers figurent dans l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13.*

11.4 Conception de l'intérieur

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 et pour lesquels la demande de certification a été soumise le 12 mars 2000 ou après, on étudiera des caractéristiques de conception qui empêcheront la dissimulation facile d'armes, d'explosifs ou d'autres objets dangereux à bord des avions et qui faciliteront les procédures de recherche de ces objets.

PARTIE IIIB. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 2 MARS 2004

.....

CHAPITRE 10. SÛRETÉ

.....

10.2 Emplacement de moindre risque pour une bombe

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60, lors de la conception de l'avion, on étudiera l'aménagement d'un emplacement de moindre risque pour une bombe, de façon à atténuer les effets sur l'avion et ses occupants.

10.3 Protection du poste de pilotage

10.3.1 Dans tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu des dispositions de l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, et pour lesquels une demande de certificat de type est soumise pour la première fois à l'autorité nationale compétente le 20 mai 2006 ou après, la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, seront conçus pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.

10.3.2 **Recommandation.**— *Pour tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu des dispositions de l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, et pour lesquels une demande d'amendement du certificat de type visant à prendre en compte une conception de type dérivée est soumise à l'autorité nationale compétente le 20 mai 2006 ou*

après, il est recommandé d'envisager de renforcer la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, pour qu'ils résistent à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.

Note.— Les normes et les pratiques recommandées relatives aux besoins en ce qui concerne la porte du poste de pilotage des avions commerciaux de transport de passagers figurent dans l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13.

10.4 Conception de l'intérieur

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60, on étudiera des caractéristiques de conception qui empêcheront la dissimulation facile d'armes, d'explosifs ou d'autres objets dangereux à bord des avions et qui faciliteront les procédures de recherche de ces objets.

EXTRAITS DE L'ANNEXE 9 — FACILITATION

CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

A. Généralités

.....

2.2 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, les États contractants tiendront compte si nécessaire de l'application de mesures de sûreté de l'aviation et de contrôle des stupéfiants.

.....

CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

A. Généralités

.....

3.2 Les États contractants établiront des procédures visant à assurer l'application efficace des mesures de contrôle frontalier aux passagers et aux membres d'équipage, en tenant compte, selon le cas, de l'application des mesures de sûreté de l'aviation, de protection de l'intégrité des frontières, de contrôle des stupéfiants et de contrôle d'immigration.

.....

3.4 Les États contractants ne prolongeront pas la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine.

Note.— Les spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303) n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique.

.....

C. Sécurité des documents de voyage

3.7 Les États contractants actualiseront régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.

3.8 Les États contractants établiront des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

3.8.1 Les États contractants établiront des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.

3.9 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants incorporent des données biométriques dans leurs passeports, visas et autres documents de voyage officiels lisibles à la machine, en recourant à une ou à plusieurs technologies de stockage de données facultatives en supplément à la zone de lecture automatique, comme il est indiqué dans le Doc 9303 — Documents de voyage lisibles à la machine. Les données obligatoires stockées dans le circuit intégré (puce électronique) sont les mêmes que celles qui sont imprimées sur la page des données, c'est-à-dire les données contenues dans la zone de lecture automatique plus l'image photographique numérisée. L'image (les images) d'empreintes digitales et/ou l'image (les images) d'iris constituent des éléments biométriques optionnels pour les États contractants qui souhaitent compléter l'image faciale par un autre identificateur biométrique dans le passeport. Les États contractants qui incorporent des données biométriques dans leurs passeports lisibles à la machine devront les emmagasiner dans un circuit intégré sans contact, conformément aux spécifications de l'ISO/IEC 14443, programmé selon la structure de données logiques prescrite par l'OACI.*

3.9.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui émettent ou ont l'intention d'émettre des DVLM électroniques adhèrent au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et y téléchargent leurs informations.*

3.9.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui appliquent des mesures de vérification des DVLM électroniques aux points de contrôle frontalier adhèrent au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et utilisent les informations qu'il contient pour valider les DVLM électroniques à ces points de contrôle.*

3.10 Les États contractants fourniront sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués émis par leur pays, aux fins d'inclusion dans la base de données sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

3.10.1 **Pratique recommandée** — *Dans la mesure du possible, il est recommandé qu'aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les États contractants vérifient les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).*

.....

I. Inspection des documents de voyage

3.33 Les États contractants aideront les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

3.34 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent de prendre des dispositions avec d'autres États contractants pour permettre le détachement de personnel de liaison aux aéroports afin d'aider les exploitants d'aéronefs à établir la validité et l'authenticité des documents de voyage des personnes à l'embarquement.*

3.35 Les exploitants d'aéronefs prendront les précautions nécessaires au point d'embarquement pour s'assurer que les personnes sont en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle, décrit au présent chapitre.

3.35.1 Les pouvoirs publics de chaque État contractant saisiront les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Les pouvoirs publics saisiront aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents seront retirés de la circulation immédiatement et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État.

3.35.2 Les États contractants n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils saisissent les documents visés dans la norme figurant au § 3.35.1.

3.35.3 Les États contractants n'exigeront pas d'un exploitant d'aéronefs qu'il transporte un passager depuis un point de départ ou de transit jusqu'à la destination finale prévue si l'État a établi que le document de voyage présenté par ce passager est frauduleux, falsifié ou faux, ou que le passager n'est pas le titulaire légitime du document.

Note.— Aucune partie de cette disposition ne doit être interprétée d'une manière qui empêche le renvoi de passagers non admissibles dont le ou les documents de voyage sont frauduleux, falsifiés ou faux ou ont été délivrés à d'autres personnes et ont été saisis par l'État contractant en application de la norme figurant au § 3.35.1, et qui voyagent sous couvert d'une lettre explicative délivrée conformément aux dispositions du § 5.7.

.....

K. Procédures d'entrée et responsabilités

.....

3.48 Les États contractants qui introduisent un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) dans leur législation nationale adhéreront aux normes internationales reconnues pour la transmission de renseignements préalables concernant les voyageurs.

.....

N. Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs

.....

3.66 Si les États contractants délivrent des certificats aux membres d'équipage, ces certificats seront émis uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 5.

.....

3.68 Les CMC ne seront délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC fera l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

.....

CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

A. Généralités

.....

4.6 Les États contractants n'exigeront pas normalement la vérification matérielle des marchandises à importer ou à exporter et utiliseront la gestion des risques pour déterminer les marchandises qui doivent être vérifiées et la portée de cette vérification.

4.7 Dans la mesure du possible, pour plus d'efficacité, des techniques modernes de filtrage ou de vérification seront utilisées pour faciliter la vérification matérielle des marchandises à l'importation ou à l'exportation.

.....

CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

.....

B. Personnes non admissibles

.....

5.8 Les États contractants qui ont des raisons de croire qu'une personne non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement en informeront l'exploitant d'aéronefs concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

.....

C. Personnes expulsées

.....

5.19 Lorsqu'ils prennent des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue d'une expulsion, les États contractants mettront à sa disposition les renseignements ci-dessous dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de départ du vol :

- a) une copie de l'ordre d'expulsion, si la législation de l'État contractant le prévoit ;
- b) l'évaluation du risque par l'État et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l'exploitant d'aéronefs à évaluer le risque pour la sûreté du vol ;
- c) les noms et nationalités de tous agents d'escorte.

Note.— Afin d'assurer la coordination des normes de facilitation et de sûreté, il convient d'accorder une attention particulière aux dispositions applicables de l'Annexe 17, Chapitre 4.

5.19.1 L'exploitant d'aéronefs et/ou le pilote commandant de bord auront l'option de refuser de transporter une personne expulsée sur un vol particulier s'il y a des inquiétudes raisonnables concernant la sécurité et la sûreté du vol.

Note.— Voir le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) de l'OACI, § 12.2.1.3 et 12.2.1.6.

.....

**CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX —
INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC**

.....

A. Généralités

6.1.4 Chaque État contractant, en consultation avec les exploitants d'aéroports, veillera à ce que les installations et services fournis aux aéroports internationaux soient, dans la mesure du possible, susceptibles d'être transformés et élargis pour répondre à la croissance du trafic, à un renforcement des prescriptions en matière de sûreté découlant d'une intensification des menaces ou à d'autres changements à l'appui de mesures appropriées visant à préserver l'intégrité des frontières.

Note.— En ce qui concerne les prescriptions en matière de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à la disposition pertinente de l'Annexe 17, Chapitre 2, § 2.3.*

.....

B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports

.....

III. Passagers, équipages et bagages au départ

.....

6.16 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant permette aux exploitants d'aéroports et aux exploitants d'aéronefs de mettre en place des installations d'enregistrement hors aéroport, pour autant que toutes les mesures de sûreté et autres formalités de contrôle nécessaires soient observées.*

**EXTRAITS DE L'ANNEXE 10 — TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES,
VOLUME IV — SYSTÈMES DE SURVEILLANCE ET ANTICOLLISION**

CHAPITRE 2. GÉNÉRALITÉS

.....

2.1 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

.....

2.1.4 Mode A — Codes de réponse (impulsions d'information)

.....

2.1.4.2.1 Code 7700 pour permettre de reconnaître un aéronef en cas d'urgence.

* Cette disposition se lit comme suit :

Recommandation.— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité de ces contrôles et procédures.*

.....

2.1.4.2.3 Code 7500 pour permettre de reconnaître un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite.

2.1.4.3 L'équipement sol de décodage comportera les caractéristiques nécessaires pour reconnaître immédiatement les codes mode A 7500, 7600 et 7700.

EXTRAITS DE L'ANNEXE 11 — SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

CHAPITRE 2. GÉNÉRALITÉS

.....

2.24 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence

2.24.1 Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, bénéficiera du maximum d'attention et d'assistance et aura la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

Note.— Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un moyen de liaison de données approprié et/ou d'un transpondeur SSR peut procéder de la façon suivante :

- a) *utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7700 ; et/ou*
- b) *utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'une intervention illicite ; et/ou*
- c) *utiliser la fonction d'urgence absolue et/ou de situation urgente appropriée de l'ADS-B ou de l'ADS-C ; et/ou*
- d) *envoyer le message d'urgence approprié par CPDLC.*

.....

2.24.2 Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondront promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continueront à être transmis à l'aéronef, et les mesures nécessaires seront prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

2.24.3 Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, en informeront immédiatement l'autorité compétente désignée par l'État et échangeront les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

Note 1.— Un aéronef égaré ou non identifié peut être considéré comme étant l'objet d'une intervention illicite. Voir § 2.25.1.3.

Note 2.— Des procédures relatives au traitement des aéronefs égarés ou non identifiés figurent au § 2.25.1.

Note 3.— Des procédures plus précises concernant l'intervention illicite figurent dans les PANS-ATM (Doc 4444), Chapitre 15, § 15.1.3.

.....

CHAPITRE 5. SERVICE D'ALERTE

5.1 Mise en œuvre

5.1.1 Le service d'alerte sera assuré :

.....

c) à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.

.....

5.2 Alerte des centres de coordination de sauvetage

5.2.1 Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes des services de la circulation aérienne, sauf dans le cas indiqué au § 5.5.1, alerteront les centres de coordination de sauvetage dès qu'un aéronef sera considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :

.....

b) *Phase d'alerte :*

.....

à moins que des indices concluants apaisent toute appréhension quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, ou

4) lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

.....

5.5 Notification à l'exploitant

5.5.1 Lorsqu'un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol estime qu'un aéronef est dans la phase d'incertitude ou d'alerte, il en avisera, lorsque cela est possible, l'exploitant avant d'alerter le centre de coordination de sauvetage.

Note.— Si un aéronef se trouve dans la phase de détresse, il y a lieu d'aviser immédiatement le centre de coordination de sauvetage, conformément aux dispositions du § 5.2.1.

5.5.2 Tous les renseignements communiqués au centre de coordination de sauvetage par le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol seront également transmis sans retard à l'exploitant, lorsque cela sera possible.

5.6 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

5.6.1 Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne estime qu'un aéronef se trouve en état d'urgence, les autres aéronefs que l'on sait être à proximité de l'aéronef en état d'urgence seront informés dès que possible de la nature du cas d'urgence, sauf dans le cas prévu au § 5.6.2.

5.6.2 Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne saura ou croira qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, il ne sera pas fait mention de la nature du cas d'urgence dans les communications ATS air-sol, à moins qu'il n'en ait été fait mention auparavant dans les communications émanant de l'aéronef en cause et que l'on ne soit certain qu'une telle mention n'aggraverait pas la situation.

**EXTRAIT DE L'ANNEXE 13 — ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS
ET INCIDENTS D'AVIATION**

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

.....

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

.....

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

.....

Information des services de sûreté en aviation

5.11 Si, au cours d'une enquête, on apprend ou présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné prendra immédiatement des dispositions pour que les autorités chargées de la sûreté en aviation dans l'État ou les États concernés en soient informées.

**EXTRAITS DE L'ANNEXE 14 — AÉRODROMES
VOLUME I — CONCEPTION ET EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRODROMES**

CHAPITRE 3. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

.....

3.14 Poste isolé de stationnement d'aéronef

3.14.1 Un poste isolé de stationnement d'aéronef sera désigné, ou la tour de contrôle d'aérodrome sera avisée de l'emplacement ou des emplacements appropriés pour le stationnement d'un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aérodrome.

3.14.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le poste isolé de stationnement d'aéronef soit situé aussi loin qu'il est pratiquement possible, et en aucun cas à moins de 100 m, des autres postes de stationnement, des bâtiments ou des zones accessibles au public, etc. Il faudrait veiller à ce que ce poste isolé ne soit pas situé au-dessus d'installations souterraines comme celles qui contiennent du gaz ou du carburant aviation, ni, autant que possible, au-dessus de câbles électriques ou de câbles de télécommunication.*

.....

CHAPITRE 5. AIDES VISUELLES À LA NAVIGATION

.....

5.3 Feux

.....

5.3.24 Éclairage des aires de trafic (voir aussi les § 5.3.17.1 et 5.3.18.1)

Emploi

5.3.24.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu'une aire de trafic, un poste de dégivrage/antigivrage et un poste isolé de stationnement d'aéronef désigné appelés à être utilisés de nuit soient éclairés par des projecteurs.*

Note 1.— Dans le cas d'un poste de dégivrage/antigivrage situé à proximité immédiate d'une piste, si un éclairage permanent par projecteurs risque de gêner les pilotes, un autre moyen d'éclairage sera peut-être nécessaire.

Note 2.— La désignation d'un poste isolé de stationnement d'aéronef est spécifiée à la section 3.14.

Note 3.— Des éléments indicatifs sur l'éclairage des aires de trafic figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

.....

CHAPITRE 8. SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

8.1 Systèmes d'alimentation électrique des installations de navigation aérienne

.....

Emploi

.....

8.1.10 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les installations d'aérodrome ci-après soient raccordées à une alimentation électrique auxiliaire capable de les prendre en charge en cas de panne du système d'alimentation principal :*

.....

e) *l'éclairage indispensable de sûreté, si un tel éclairage est installé conformément à la section 9.11 ;*

.....

CHAPITRE 9. SERVICES, MATÉRIEL ET INSTALLATIONS D'EXPLOITATION D'AÉRODROME

9.1 Plan d'urgence d'aérodrome

Généralités

Note liminaire.— L'établissement d'un plan d'urgence d'aérodrome est l'opération consistant à déterminer les moyens de faire face à une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage. Le but d'un plan d'urgence d'aérodrome est de limiter le plus possible les effets d'une situation d'urgence, notamment en ce qui concerne le sauvetage des vies humaines et le maintien des opérations aériennes. Le plan spécifie les procédures de coordination des activités des divers services d'aérodrome et des services des agglomérations voisines qui pourraient aider à faire face aux situations d'urgence. Des éléments indicatifs destinés à aider les autorités compétentes à établir les plans d'urgence d'aérodrome figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 7^e Partie.

9.1.1 Un plan d'urgence sera établi pour tout aérodrome en proportion des opérations aériennes et autres activités pour lesquelles il est utilisé.

9.1.2 Le plan d'urgence d'aérodrome permettra d'assurer la coordination des mesures à prendre dans une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage.

Note 1.— Parmi les situations d'urgence on peut citer : les situations critiques concernant des aéronefs, le sabotage, y compris les menaces à la bombe, les actes de capture illicite d'aéronef, les incidents dus à des marchandises dangereuses, les incendies de bâtiments, les catastrophes naturelles et les urgences de santé publique.

.....

9.1.3 Le plan coordonnera l'intervention ou la participation de tous les organes existants qui, de l'avis des autorités compétentes, pourraient aider à faire face à une situation d'urgence.

Note 1.— Parmi ces organes, on peut citer :

- sur l'aérodrome : les organismes du contrôle de la circulation aérienne, les services de sauvetage et d'incendie, l'administration de l'aérodrome, les services médicaux et ambulanciers, les exploitants d'aéronefs, les services de sécurité et la police ;
- hors de l'aérodrome : les services d'incendie, la police, les autorités sanitaires (notamment les services médicaux, ambulanciers, hospitaliers et de santé publique), les unités militaires et les services de surveillance des ports ou des côtes.

.....

9.1.4 **Recommandation.**— Il est recommandé que le plan assure la coopération et la coordination avec le centre de coordination de sauvetage, s'il y a lieu.

9.1.5 **Recommandation.**— Il est recommandé que le plan d'urgence d'aérodrome indique au moins :

- a) les types de situation d'urgence auxquels il est destiné à faire face ;
- b) les organes appelés à intervenir dans le plan ;

- c) les responsabilités et le rôle de chaque organe, du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement, pour chaque type de situation d'urgence ;
- d) les noms et les numéros de téléphone des services ou des personnes à alerter dans le cas d'une situation d'urgence donnée ;
- e) un plan quadrillé de l'aérodrome et de ses abords immédiats.

.....

Centre directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile

9.1.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé d'établir un centre directeur fixe des opérations d'urgence et un poste de commandement mobile à utiliser en cas d'urgence.*

9.1.8 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le centre directeur des opérations d'urgence fasse partie intégrante des installations et services d'aérodrome et qu'il soit chargé de la coordination globale et de la direction générale des opérations en cas d'urgence.*

9.1.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le poste de commandement soit une installation pouvant être amenée rapidement, si nécessaire, au lieu où survient une situation d'urgence, et qu'il assure localement la coordination des organes qui participent aux opérations.*

9.1.10 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu'une personne soit chargée de diriger le centre directeur des opérations d'urgence et qu'une autre personne, s'il y a lieu, soit chargée de diriger le poste de commandement.*

Système de communications

9.1.11 **Recommandation.**— *Il est recommandé de mettre en place, conformément au plan et en fonction des besoins propres à l'aérodrome, un système de communications approprié reliant entre eux le poste de commandement et le centre directeur des opérations d'urgence, d'une part, et d'autre part ces derniers avec les organes qui participent aux opérations.*

Exercice d'exécution du plan d'urgence

9.1.12 Le plan contiendra des procédures pour la mise à l'épreuve périodique de sa validité et pour l'analyse des résultats obtenus, en vue d'en améliorer l'efficacité.

Note.— *Tous les organismes participants et le matériel à utiliser sont indiqués dans le plan.*

9.1.13 Le plan sera mis à l'épreuve en procédant :

- a) à un exercice d'exécution général, à des intervalles ne dépassant pas deux ans, et à des exercices d'urgence partiels, durant l'année intermédiaire, pour vérifier que toute insuffisance constatée au cours de l'exercice général a été corrigée ; ou
- b) à une série d'essais modulaires commençant durant la première année et se terminant par un exercice général, à des intervalles ne dépassant pas trois ans.

Le plan sera revu alors, ou après une urgence réelle, afin de remédier à toute insuffisance constatée lors des exercices ou lors de l'urgence réelle.

Note 1.— L'exercice général a pour but de s'assurer que le plan permet de faire face comme il convient à différents types d'urgence. Les exercices partiels permettent de s'assurer du caractère approprié de l'intervention des différents organismes participants et des différents éléments du plan, comme le système de communications. Le but des essais modulaires est de permettre un effort concentré sur des éléments précis du plan.

.....

9.10 Clôtures

Emploi

.....

9.10.2 Des clôtures ou autres barrières appropriées seront placées sur les aérodromes pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux zones de l'aérodrome interdites au public.

Note 1.— Il est entendu que les égouts, conduits, tunnels, etc., devraient être au besoin munis de dispositifs pour en interdire l'accès.

Note 2.— Il pourra être nécessaire de prendre des mesures particulières pour empêcher l'accès des personnes non autorisées aux pistes ou voies de circulation sous lesquelles passent des voies publiques.

9.10.3 Des mesures appropriées seront prises pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux installations et services au sol indispensables à la sécurité de l'aviation civile qui sont situés hors de l'aérodrome.

Emplacement

9.10.4 Des clôtures et barrières seront placées de manière à séparer les zones ouvertes au public de l'aire de mouvement et autres installations ou zones de l'aérodrome qui sont vitales pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

9.10.5 **Recommandation.**— *Sur les aérodromes où un plus grand niveau de sûreté est jugé nécessaire, il est recommandé d'aménager une zone dégagée de part et d'autre des clôtures ou barrières pour en rendre le franchissement plus difficile et faciliter la tâche des patrouilles. Il faudrait envisager de construire autour de l'aérodrome, en deçà de la clôture, une route destinée à la fois au personnel de maintenance et aux patrouilles de sûreté.*

9.11 Éclairage de sûreté

Recommandation.— *Aux aérodromes où une telle mesure est jugée souhaitable pour des raisons de sûreté, il est recommandé que les clôtures et autres barrières destinées à la protection de l'aviation civile internationale et de ses installations soient éclairées au niveau minimal indispensable. Il faudrait envisager de disposer les feux de manière à éclairer le sol d'un côté comme de l'autre de la clôture ou de la barrière, surtout aux points d'accès.*

<p>EXTRAITS DE L'ANNEXE 18 — SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES</p>

CHAPITRE 2. CHAMP D'APPLICATION

.....

**2.2 Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien
des marchandises dangereuses**

2.2.1 Chaque État contractant prendra les mesures nécessaires à l'application des dispositions détaillées figurant dans les *Instructions techniques*. Chaque État contractant prendra aussi les mesures nécessaires pour appliquer tout amendement des Instructions techniques qui sera éventuellement publié durant la période spécifiée d'applicabilité d'une édition des Instructions techniques.

2.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant informe l'OACI des difficultés rencontrées dans l'application des Instructions techniques et des amendements qu'il serait souhaitable d'y apporter.*

.....

CHAPITRE 10. PROGRAMMES DE FORMATION

10.1 Établissement de programmes de formation

Des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses seront établis et tenus à jour en conformité avec les Instructions techniques.

.....

CHAPITRE 13. SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Chaque État contractant adoptera, à l'intention des expéditeurs, des exploitants et des autres personnes intervenant dans le transport aérien de marchandises dangereuses, des mesures de sûreté destinées à limiter le plus possible le vol ou l'utilisation de marchandises dangereuses à des fins susceptibles de menacer des personnes, des biens ou l'environnement. Ces mesures devraient cadrer avec les dispositions de sûreté qui figurent dans les autres Annexes ainsi que dans les Instructions techniques.

**EXTRAITS DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SÉCURITÉ
DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES (DOC 9284)**

PARTIE 1. GÉNÉRALITÉS

.....

Chapitre 4

FORMATION

*Certaines parties du présent chapitre font l'objet des divergences d'État AE 2, BR 7, CA 11 et HK 1, VE 5, VE 6 ;
voir Tableau A-1.*

.....

4.1 PROGRAMMES DE FORMATION RELATIFS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

4.1.1 Établissement et tenue à jour

Les personnes et agences suivantes doivent établir et tenir à jour des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses ou le faire faire en leur nom :

.....

- g) les agences chargées du filtrage des passagers et des membres d'équipage et de leurs bagages et/ou du fret ou de la poste ;

.....

**EXTRAITS DES PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE —
GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (DOC 4444)**

CHAPITRE 5. MÉTHODES ET MINIMUMS DE SÉPARATION

.....

5.2 PRINCIPES DE SÉPARATION DES AÉRONEFS EN VOL CONTRÔLÉ

.....

5.2.1.3 Des intervalles de séparation supérieurs aux minimums spécifiés devraient être appliqués toutes les fois que des circonstances exceptionnelles, par exemple une intervention illicite ou des problèmes de navigation, exigent des précautions supplémentaires. En pareil cas, il convient de tenir dûment compte de tous les facteurs pertinents, de manière à éviter que l'écoulement de la circulation aérienne ne soit entravé par l'application de séparations excessives.

Note.— Une intervention illicite dirigée contre un aéronef constitue une des circonstances exceptionnelles qui pourraient exiger l'application d'une séparation supérieure aux minimums spécifiés entre l'aéronef qui est l'objet de l'intervention illicite et les autres aéronefs.

.....

CHAPITRE 15. PROCÉDURES RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, AUX INTERRUPTIONS DES COMMUNICATIONS ET AUX SITUATIONS FORTUITES

15.1 PROCÉDURES D'URGENCE

15.1.1 Généralités

15.1.1.1 La diversité des circonstances propres à chaque cas d'urgence interdit d'établir dans le détail les procédures à suivre. Les procédures esquissées ici sont destinées à guider d'une façon générale le personnel des services de la circulation aérienne. Les organismes de contrôle de la circulation aérienne maintiendront entre eux une coordination entière et complète, et le personnel fera preuve de l'initiative nécessaire pour faire face aux cas d'urgence.

Note 1.— Des procédures supplémentaires à appliquer en rapport avec les situations d'urgence et situations fortuites survenant pendant l'utilisation d'un système de surveillance ATS figurent dans le Chapitre 8, § 8.8.1.

Note 2.— Si le pilote d'un aéronef en état d'urgence a précédemment reçu de l'ATC la directive d'utiliser un code transpondeur particulier et/ou un mode d'urgence ADS-B particulier, ce code et/ou ce mode continueront normalement d'être utilisés, sauf instruction contraire, ou décision contraire du pilote, dans des circonstances spéciales. Si l'ATC ne lui a pas fait une telle demande, le pilote réglera le transpondeur sur le mode A et le code 7700 et/ou sélectionnera le mode d'urgence ADS-B approprié.

Note 3.— Certains aéronefs dotés d'une avionique ADS-B de première génération ne peuvent émettre qu'une alerte d'urgence générale quel que soit le code sélectionné par le pilote.

Note 4.— Certains aéronefs dotés d'une avionique ADS-B de première génération ne peuvent pas employer la fonction « IDENT » quand le mode urgence absolue/situation urgente est sélectionné.

15.1.1.2 Lorsqu'une situation d'urgence est déclarée par un aéronef, l'organisme ATS devrait prendre des mesures appropriées et pertinentes, comme suit :

- a) à moins que cela ne soit clairement indiqué par l'équipage de conduite ou autrement connu, prendre toutes les dispositions nécessaires pour déterminer quels sont l'identification et le type d'aéronef, le type d'urgence, les intentions de l'équipage de conduite ainsi que la position et le niveau de l'aéronef ;
- b) décider du type le plus approprié d'assistance qui peut être fourni ;
- c) obtenir l'aide de tout autre organisme ATS ou de tous autres services pouvant être en mesure de fournir de l'assistance à l'aéronef ;
- d) fournir à l'équipage de conduite toute information demandée ainsi que tous autres renseignements pertinents, tels que des précisions sur les aérodromes utilisables, les altitudes minimales de sécurité et les conditions météorologiques ;
- e) obtenir de l'exploitant ou de l'équipage de conduite ceux des renseignements suivants qui sont jugés pertinents : nombre de personnes à bord, quantité de carburant restant, présence possible de marchandises dangereuses à bord et nature de ces marchandises ;

- f) aviser les organismes ATS et autorités compétents, comme spécifié dans les instructions locales.

15.1.1.3 Les changements de fréquence radio et de code SSR sont à éviter si possible et ne devraient normalement être effectués que si un service amélioré peut être fourni aux aéronefs intéressés. Les instructions de manœuvres à l'intention d'un aéronef en panne moteur devraient être limitées au minimum. S'il y a lieu, les autres aéronefs évoluant à proximité de l'aéronef en situation d'urgence devraient être informés des circonstances.

Note.— Les demandes relatives aux renseignements indiqués au § 15.1.1.2, alinéa e), ne seront faites à l'équipage de conduite que si ces renseignements ne peuvent pas être obtenus de l'exploitant ou d'autres sources, et elles ne porteront que sur des renseignements essentiels.

15.1.2 Priorité

Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, par exemple un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, aura priorité sur les autres aéronefs.

15.1.3 Intervention illicite ou menace à la bombe contre un aéronef

15.1.3.1 Le personnel des services de la circulation aérienne sera prêt à identifier toute indication signifiant qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

15.1.3.2 Lorsqu'on soupçonne qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite et lorsqu'on ne dispose pas d'un affichage automatique distinct des codes 7500 et 7700 du mode A du SSR, le contrôleur s'efforcera de vérifier ses soupçons en réglant le décodeur SSR sur les codes 7500 puis 7700 du mode A.

Note.— Un aéronef doté d'un transpondeur SSR est censé utiliser le code 7500 sur le mode A pour indiquer qu'il est l'objet d'une intervention illicite. L'aéronef peut utiliser le code 7700 sur le mode A pour indiquer qu'il est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'assistance immédiate. Un aéronef équipé d'émetteurs faisant partie d'autres systèmes de surveillance, notamment l'ADS-B et l'ADS-C, pourrait transmettre le signal d'urgence absolue et/ou de situation urgente par tous les moyens disponibles.

15.1.3.3 Lorsqu'ils sauront ou soupçonneront qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite ou auront été avertis d'une menace à la bombe, les organismes ATS répondront promptement aux demandes ou aux besoins prévus de l'aéronef, notamment aux demandes de renseignements pertinents sur les installations, services et procédures de navigation aérienne existant le long de la route suivie et à tout aérodrome d'atterrissage prévu, et prendront toutes mesures nécessaires pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol.

15.1.3.3.1 Les organismes ATS devront également :

- a) transmettre, et continuer de transmettre, les renseignements nécessaires à la sécurité du vol, sans s'attendre à une réponse de l'aéronef ;
- b) contrôler et suivre la progression du vol avec les moyens dont ils disposent et coordonner le transfert de contrôle avec les organismes ATS voisins sans exiger de transmissions ou autres réponses de l'aéronef, à moins que les communications avec l'aéronef ne demeurent normales ;
- c) informer et tenir au courant les organismes ATS compétents, y compris les organismes situés dans les FIR adjacentes, que pourrait intéresser la progression du vol ;

Note.— Lors de l'application de cette disposition, il faut tenir compte de tous les facteurs susceptibles d'affecter la progression du vol, y compris l'autonomie et l'éventualité de modifications soudaines de la route et de la destination de l'aéronef. Cette disposition a pour but de fournir à chaque organisme ATS, aussi longtemps à l'avance que le permettent les circonstances, des renseignements appropriés sur l'entrée prévue ou possible de l'aéronef dans la zone dont il a la responsabilité.

- d) aviser :
- 1) l'exploitant ou son représentant désigné ;
 - 2) le centre de coordination de sauvetage intéressé conformément aux procédures d'alerte appropriées ;
 - 3) l'autorité compétente désignée par l'État.

Note.— On présume que, conformément aux procédures établies, les autres intéressés seront avisés par le service de sûreté désigné et/ou par l'exploitant.

- e) retransmettre, entre l'aéronef et les autorités désignées, les messages appropriés relatifs aux circonstances liées à l'intervention illicite.

Note.— Ces messages comprennent, sans s'y limiter : les messages déclarant un incident, les messages donnant une mise à jour sur un incident existant, les messages contenant des décisions prises par des décideurs appropriés, les messages relatifs à un transfert de responsabilité, les messages relatifs à une acceptation de responsabilité, les messages indiquant qu'une entité n'est plus concernée par un incident et les messages de clôture d'incident.

15.1.3.4 Les procédures supplémentaires suivantes s'appliqueront en cas de réception d'une menace indiquant qu'une bombe ou un autre engin explosif a été placé à bord d'un aéronef connu. L'organisme ATS qui reçoit l'information relative à la menace :

- a) s'il est en communication directe avec l'aéronef, avisera sans retard l'équipage de conduite de la menace et des circonstances qui l'entourent ;
- b) s'il n'est pas en communication directe avec l'aéronef, avisera l'équipage de conduite par les moyens les plus rapides par l'intermédiaire d'autres organismes ATS ou par d'autres voies.

15.1.3.5 L'organisme ATS en communication avec l'aéronef s'informerait des intentions de l'équipage de conduite et en fera part aux autres organismes ATS qui pourraient être concernés par le vol.

15.1.3.6 L'aéronef sera acheminé de la façon la plus rapide et efficace ; pendant ce temps, tout ce qui est possible sera fait pour assurer la sécurité des autres aéronefs et faire en sorte que le personnel et les installations au sol ne soient pas mis en danger.

15.1.3.7 L'aéronef en vol sera autorisé sans retard à rejoindre une nouvelle destination demandée. Toute demande de l'équipage de conduite à l'effet de monter ou descendre pour égaliser ou réduire la différence entre la pression atmosphérique extérieure et la pression cabine sera approuvée sans retard.

15.1.3.8 L'aéronef au sol devrait être avisé de rester aussi éloigné que possible des autres aéronefs et des installations et, s'il y a lieu, d'évacuer la piste. L'instruction devrait être donnée à l'aéronef de circuler à la surface jusqu'à une aire de stationnement désignée ou isolée, en accord avec les instructions locales. Si l'équipage de conduite faisait débarquer immédiatement les passagers et l'équipage, les autres aéronefs, les véhicules et le personnel devraient être maintenus à une distance de sécurité de l'aéronef menacé.

15.1.3.9 Les organismes ATS ne donneront pas de conseils et ne feront pas de suggestions concernant les dispositions à prendre par l'aéronef menacé.

15.1.3.10 Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aéroport, sera dirigé vers l'emplacement désigné comme poste de stationnement isolé. S'il n'a pas été désigné de poste de stationnement isolé, ou si le poste désigné n'est pas disponible, l'aéronef sera dirigé vers un emplacement situé à l'intérieur de la ou des zones choisies par accord préalable avec les autorités de l'aérodrome. L'autorisation de circulation à la surface spécifiera l'itinéraire à emprunter au sol jusqu'au poste de stationnement. Cet itinéraire sera choisi de manière à réduire le plus possible tout risque pour le public, les autres aéronefs et les installations de l'aérodrome.

Note.— Voir l'Annexe 14, Volume I, Chapitre 3.

<p>EXTRAITS DES PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE — EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS (Doc 8168), VOLUME I — PROCÉDURES DE VOL</p>

Partie III

**PROCÉDURES D'EXPLOITATION TECHNIQUE
DES AÉRONEFS**

Section 3

**PROCÉDURES D'UTILISATION DES TRANSPONDEURS
DE RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)**

Chapitre 1

UTILISATION DES TRANSPONDEURS

.....

1.4 PROCÉDURES D'URGENCE

Le pilote d'un aéronef en état d'urgence réglera le transpondeur sur le code mode A 7700 sauf si l'ATC lui a antérieurement demandé de régler le transpondeur sur un code spécifié. Dans ce dernier cas, le pilote continuera d'utiliser le code spécifié, sauf instruction contraire de l'ATC. Toutefois, un pilote pourra sélectionner le code mode A 7700 s'il a une raison particulière de croire que ce serait la meilleure mesure à prendre.

.....

1.6 INTERVENTION ILLICITE SUR UN AÉRONEF EN VOL

1.6.1 Si un aéronef en vol est l'objet d'une intervention illicite, le pilote commandant de bord s'efforcera de régler le transpondeur sur le code mode A 7500 pour signaler la situation. Si les circonstances le justifient, le code 7700 devrait plutôt être utilisé.

1.6.2 Si un pilote a sélectionné le code mode A 7500 et si l'ATC lui a demandé de confirmer ce code (conformément au § 1.1.5), le pilote devra, selon les circonstances, soit confirmer soit ne pas répondre du tout.

Note.— Si le pilote ne répond pas, l'ATC considérera que cela confirme que l'utilisation du code 7500 n'est pas une sélection incorrecte due à une inadvertance.

— FIN —

ANNEXE 23

**CONSEIL DE L'OACI, DEUX CENT ONZIÈME SESSION, 9^E SÉANCE,
RÉSUMÉ DES DÉCISIONS, 21 JUIN 2017**



CONSEIL — 211^e SESSION

NEUVIÈME SÉANCE

(SALLE DU CONSEIL, MERCREDI 21 JUIN 2017, 10 H)

RÉSUMÉ DES DÉCISIONS

SÉANCE À HUIS CLOS

Solution des différends : Brésil et États-Unis (2016) – Phase de l’exception préliminaire (Questions 16 et 26)

1. Au nom du Conseil, le Président souhaite la bienvenue à M. Olyntho Vieira, agent autorisé du Brésil, et à Mme Katherine McManus, agente autorisée des États-Unis, et à leur délégation respective.
2. Le Conseil entreprend ensuite d’examiner l’affaire susmentionnée sur la base des documents suivants : note **C-WP/14617 Diffusion restreinte (et Additif n° 1)**, dans laquelle la Secrétaire générale décrivait dans les grandes lignes la procédure applicable au désaccord entre le Brésil et les États-Unis pendant la phase de l’exception préliminaire ; memorandum **SG 2360/17** du 10 avril 2017, sous couvert duquel la Secrétaire générale transmettait le mémoire d’exception préliminaire déposé auprès de l’OACI par la Délégation des États-Unis en conformité avec l’article 5 du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782), et memorandum **SG 2362/17** connexe du 23 mai 2017 ; memorandum **SG 2364/17** (et papillon bleu) du 24 mai 2017, sous couvert duquel la Secrétaire générale transmettait les observations en réponse au mémoire d’exception préliminaire, y compris les pièces, déposées au nom du Brésil ; et memorandum **SG 2368/17** du 20 juin 2017, sous couvert duquel la Secrétaire générale transmettait une note verbale de la Délégation des États-Unis auprès de l’OACI datée du 16 juin 2017 et reçue le même jour, qui soumettait deux documents comme preuve additionnelle et demandait leur inclusion au dossier.
3. La note présentait, à la section 2, la requête et le mémoire déposés par le Brésil le 2 décembre 2016 aux fins du règlement, en vertu de l’article 84 de la Convention de Chicago et de l’article 2 du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782), du désaccord avec les États-Unis concernant l’application de l’article 12 de la Convention de Chicago et de la norme 3.1.1 de son Annexe 2 — *Règles de l’air*, suite à « la collision, survenue le 29 septembre 2006, entre l’avion de transport Boeing 737-8EH effectuant un vol régulier GLO 1907 et un avion à réaction Legacy EMB-135BJ exploité par ExcelAire Services Inc. » Les quatre types de mesures réparatoires sollicitées auprès du Conseil par le Brésil, en qualité de demandeur, étaient aussi énoncées dans cette section.

4. Le mémoire d'exception préliminaire déposé le 27 mars 2017 par les États-Unis, en qualité de défendeur, conformément à l'article 5 du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782), demandait que la requête du demandeur soit rejetée par le Conseil comme étant prescrite en vertu du principe communément admis dans le droit international de la prescription extinctive.

5. En vertu de l'article 5, alinéa 3, dudit Règlement, dès qu'une exception préliminaire est soulevée, la procédure sur le fond est suspendue et le délai fixé en vertu de la clause c) de l'article 3, alinéa 1, du Règlement, quant au contre-mémoire, cessera de courir à partir du moment où l'exception préliminaire est soulevée et jusqu'à ce que le Conseil ait statué sur cette exception.

6. L'Additif n° 1 à la note résumait les observations présentées par le demandeur (Brésil) le 19 mai 2017 en réponse au mémoire d'exception préliminaire du défendeur (États-Unis) et dans lesquelles le demandeur sollicitait que le Conseil rejette les propositions figurant dans l'exception préliminaire du défendeur et réaffirme sa compétence pour examiner la requête et le mémoire du Brésil, et qu'il ordonne que le délai accordé au défendeur pour le dépôt de son contre-mémoire recommence à courir dès le rejet de l'exception préliminaire par le Conseil.

7. Dans le résumé analytique de la note, le Conseil était invité à entendre les arguments des parties relatifs à l'exception préliminaire et à rendre une décision sur la question en appliquant la procédure prévue à l'article 5 du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782), dont l'alinéa 4 spécifie que « ([s]i une exception préliminaire est soulevée, le Conseil, après avoir entendu les parties, rend une décision sur cette question préjudicielle avant toute autre mesure à prendre en vertu du présent Règlement ». La procédure décrite dans l'article 15 dudit Règlement est citée en référence au paragraphe 5.3 de la note.

8. Il est rappelé que, pour le cas dont il est saisi, le Conseil siège comme organe judiciaire aux termes de l'article 84 de la Convention de Chicago, et il prend ses décisions en s'appuyant sur des documents écrits présentés par les parties ainsi que sur des plaidoiries. L'examen du Conseil se limite au mémoire d'exception préliminaire des États-Unis et aux observations connexes du Brésil, et il ne portera pas sur le fond de l'affaire. Le *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782) et le *Règlement intérieur du Conseil* (Doc 7559) servent de documents de référence.

9. À l'invitation du Président du Conseil, l'agente autorisée des États-Unis présente le mémoire d'exception préliminaire et, ensuite, l'agent autorisé du Brésil, les observations en réponse au mémoire d'exception préliminaire. Après quoi, chaque partie répond aux arguments présentés par l'autre partie. Tous les arguments verbaux sont dûment consignés et enregistrés pour le procès-verbal de la séance.

10. Sur une proposition du Représentant des Émirats arabes unis appuyée par la majorité des Représentants, le Conseil procède à un vote au scrutin secret, conformément à l'article 50 du *Règlement intérieur du Conseil* (Doc 7559), sur la question « Acceptez-vous l'exception préliminaire des États-Unis ? ». En vertu de l'article 52 de la Convention de Chicago, les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Étant donné que le Conseil compte 36 membres, il faut 19 votes positifs pour que l'exception préliminaire soit acceptée. Le Brésil et les États-Unis ne sont pas autorisés à voter en application de l'article 84 de la Convention de Chicago et de l'article 15, alinéa 5, du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782), qui stipule ce qui suit : « Aucun membre du Conseil ne peut prendre part au vote lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie ». À l'issue du scrutin secret, les trois Vice-Présidents du Conseil, à savoir les Représentants des Émirats arabes unis, de la Suède et de la Colombie, ont suivi et surveillé étroitement le décompte de tous les votes afin d'en garantir l'exactitude.

11. Les résultats du scrutin secret, auquel ont participé les 34 membres du Conseil habilités à voter, sont les suivants :

Pour	4 votes
Contre	19 votes
Abstentions	11 votes

Il n'y a pas de bulletin nul ni laissé en blanc.

12. À la lumière de ce résultat, le Président déclare que le mémoire d'exception préliminaire déposé par les États-Unis, en qualité de défendeur, n'est pas accepté par le Conseil.

13. Comme suite à un autre échange de vues, le Conseil décide à l'unanimité qu'étant donné que les déclarations et arguments figurant dans l'exception préliminaire du défendeur et les observations connexes du demandeur ne présentent pas, dans les circonstances de l'espèce, un caractère exclusivement préliminaire, ils peuvent être joints au fond de l'affaire et inclus dans le contre-mémoire du défendeur et à tout acte de procédure supplémentaire.

14. Alors même qu'il restait 11 jours civils pour la présentation du contre-mémoire du défendeur avant la date limite originale établie en vertu de la clause c) de l'article 3, alinéa 1, du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782), le Conseil, à la suite d'une demande de prorogation du délai présentée par l'agente autorisée des États-Unis, a décidé à l'unanimité de fixer la date limite pour la présentation du contre-mémoire à deux semaines à compter de la réception par le défendeur du procès-verbal de la présente séance, approuvé par le Conseil, qui constitue le compte rendu officiel des procédures verbales sur l'exception préliminaire. Il est noté que le demandeur (Brésil) peut aussi tirer parti dudit procès-verbal et qu'il peut, en conformité avec ledit Règlement, déposer un acte de procédure en réponse au contre-mémoire pour présenter des observations connexes.

15. Le Conseil décide à l'unanimité d'inviter les deux parties à négocier directement, en application de l'article 14, alinéa 1, du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782), en vue de régler leur désaccord de façon acceptable. En acceptant l'invitation, les parties font savoir que, avant la présente séance, elles avaient débattu de la question de poursuivre les négociations et qu'elles étaient toutes les deux disposées à le faire et à accepter l'assistance du Président du Conseil ou de toute autre personne qu'il pourrait désigner et qui serait mutuellement acceptable pour elles.

16. Ainsi, le Conseil décide à l'unanimité d'inviter le Président à se mettre à disposition pour offrir ses bons offices de conciliateur durant les nouveaux efforts de négociation des parties.

17. Par ailleurs, le Conseil décide à l'unanimité de ne pas fixer de délai pour la conclusion des négociations afin de donner aux deux parties toute possibilité de résoudre leur désaccord de manière satisfaisante, étant entendu qu'un rapport sur l'état d'avancement des négociations lui sera présenté pour examen au cours de sa prochaine session (212^e) en octobre-novembre 2017.

18. Au nom du Conseil, le Président remercie les deux parties de leur esprit de conciliation et de leur volonté de résoudre ce désaccord à l'amiable.

19. Il est noté que, se fondant sur les délibérations du Conseil qui précèdent, le Président élaborera et communiquera un projet de texte de la décision du Conseil à la phase de l'exception préliminaire de l'affaire *Solution des différends : Brésil et États-Unis (2016)*, qui sera présenté au Conseil pour examen et approbation à sa prochaine séance (211/10) le vendredi 23 juin 2017.

ANNEXE 25

**CONSEIL DE L'OACI, DEUX CENT ONZIÈME SESSION, 10^E SÉANCE,
RÉSUMÉ DES DÉCISIONS, 23 JUIN 2017**



CONSEIL — 211^e SESSION

DIXIÈME SÉANCE

(SALLE DU CONSEIL, VENDREDI 23 JUIN 2017, 10 H)

RÉSUMÉ DES DÉCISIONS

SÉANCE PUBLIQUE

Condoléances

1. Le Conseil observe une minute de silence et exprime ses condoléances à la suite du décès le 17 juin 2017 du Président du Vanuatu, M. Baldwin Lonsdale Womtelo.

SÉANCE À HUIS CLOS

Solution des différends : Brésil et États-Unis – phase de l’exception préliminaire (Questions 16 et 26)

2. Le Conseil reprend l’examen de cette question qui a d’abord été examinée à la neuvième séance de la session en cours, le 21 juin 2017. Ce faisant, il est rappelé qu’à la séance précédente, le Président a fait part de son intention d’élaborer et de communiquer le projet de texte de la décision du Conseil concernant l’exception préliminaire dans l’affaire *Brésil et États-Unis*, afin que celui-ci puisse être examiné et approuvé à la dixième séance de la 211^e session (cf. C-DEC 211/9). À cet égard, il est noté que le projet de texte de la décision a été communiqué (dans toutes les langues) aux Représentants au Conseil l’après-midi du jeudi 22 juin 2017.

3. Après examen, le Conseil adopte la décision, qui est reproduite en pièce jointe au présent C-DEC.

SÉANCE PUBLIQUE

Proposition de Politique OACI d’intervention en cas de crise et de Stratégie de réduction des risques de catastrophe (Question 45)

4. Le Conseil reprend l’examen de cette question (C-DEC 211/6) en se fondant sur la note C-WP/14612, laquelle présente, conformément au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A39-24 de l’Assemblée, une proposition de Politique OACI d’intervention en cas de crise et de Stratégie de réduction des risques de catastrophe. Le Conseil entend aussi un rapport verbal à ce sujet présenté par le Groupe de la mise en œuvre, de la stratégie et de la planification (ISPG).

5. Il est rappelé que, dans le cadre de l'examen antérieur de cette question durant la sixième séance de la session en cours, le Conseil a chargé (cf. C-DEC 211/6) l'ISPG d'examiner le projet de Politique d'intervention en cas de crise en tenant compte des diverses questions soulevées dans l'examen préliminaire du Conseil, et de présenter une politique révisée pour examen plus approfondi par le Conseil durant la séance en cours de la session. Il est aussi demandé au Secrétariat de fournir au Conseil des informations concernant les procédures organisationnelles à suivre pour mettre en œuvre la politique. Par ailleurs, les Représentants sont invités à présenter toute proposition visant à améliorer le projet de politique.

6. Il est noté que l'ISPG s'est réuni le 15 juin 2017 pour examiner la proposition de politique et a apporté, en principe, son appui au projet de Politique d'intervention en cas de crise. Il est aussi noté que l'ISPG a conclu qu'il ne disposait pas de suffisamment de temps pour entreprendre une analyse approfondie de la politique et en présenter une version révisée au Conseil avant la fin de la session en cours. En particulier, l'ISPG a indiqué que du temps supplémentaire sera nécessaire pour :

- a) acquérir une bonne compréhension du Cadre d'intervention en cas de crise des Nations Unies et de la manière dont l'OACI travaillera dans cette structure existante et la complétera ;
- b) faire preuve de la diligence voulue pour examiner la politique et veiller à ce qu'elle cadre avec le mandat de l'Organisation et à ce que le Secrétariat dispose des ressources nécessaires pour la mettre en œuvre ;
- c) apporter des précisions sur le « concept des opérations » général prévu pour la mise en œuvre de la politique.

7. Compte tenu des conclusions de l'ISPG, énoncées dans le paragraphe précédent, le Conseil décide que :

- a) le Secrétariat devrait organiser une séance d'information informelle à l'intention du Conseil au début de la 212^e session pour donner une vue d'ensemble du Cadre d'intervention en cas de crise des Nations Unies, des enseignements que l'OACI a tirés de ses interventions passées en cas de crise, de la proposition et des ressources disponibles pour soutenir sa mise en œuvre et évaluer dans quelle mesure cette proposition cadre avec le mandat de l'Organisation ;
- b) suite à la séance d'information informelle, l'ISPG devrait parachever son analyse approfondie de la proposition de Politique d'intervention en cas de crise et de Stratégie de réduction des risques de catastrophe, afin qu'une politique révisée puisse être présentée au Conseil pour examen durant la 212^e session ;
- c) l'ISPG devrait présenter une note de travail sur la proposition ainsi qu'un rapport verbal durant la 212^e session.

8. Le Conseil saisit aussi l'occasion pour noter l'importance de procéder à l'examen approprié de telles propositions de politique au sein des comités du Conseil et des groupes de travail compétents, avant que celles-ci ne soient présentées au Conseil. Il est souligné que cela permettra au Conseil de délibérer de manière plus efficace, en s'assurant que toute proposition de cet ordre est parfaitement comprise et fait l'objet d'un examen minutieux au préalable.

Mise à jour sur les travaux relatifs à un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM)
(Question 50)

9. Le Conseil examine cette question en se fondant sur la note C-WP/14620, qui, dans le cadre des activités de renforcement des capacités et d'assistance en vue de la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), rend compte des séminaires régionaux qui ont été organisés dans cinq pays en mars et en avril 2017, suivis d'un séminaire mondial tenu au siège de l'OACI en mai 2017. Ladite note fait aussi le point sur l'état d'avancement des travaux entrepris par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) concernant l'élaboration de SARP et d'éléments indicatifs sur le CORSA et, en outre, expose les procédures de travail proposées pour le Groupe intérimaire d'évaluation du programme (IPAG), établi par le CAEP en février 2016, dans le but de proposer au Conseil des programmes (et éventuellement des types de projets) dont les unités d'émissions nécessiteraient la prise de mesures rapides de la part des exploitants d'aéronefs.

10. Dans le cadre de l'examen de cette question, le Conseil est saisi également d'un rapport verbal du Groupe consultatif sur le CORSA (AGC), qui indique que, durant ses récentes réunions tenues en juin 2017, les discussions ont essentiellement porté sur les résultats des séminaires CORSA et les moyens possibles pour accroître les activités de renforcement des capacités et d'assistance, les progrès réalisés dans l'élaboration de projets de SARP et d'éléments indicatifs sur le CORSA, la prise de mesures rapides et le Groupe intérimaire d'évaluation du programme (IPAG).

11. Le Conseil note que l'AGC a souligné, en particulier, l'importance de suivre l'état de préparation des États en vue de la mise en œuvre du CORSA pour permettre au Secrétariat de planifier efficacement et d'apporter l'appui nécessaire aux États. À cet égard, il est pris note des préoccupations qui ont été exprimées sur le manque de clarté concernant la disponibilité de ressources pour mener des activités de renforcement des capacités. En outre, le Conseil prend note de la suggestion selon laquelle à mesure que davantage d'informations relatives aux exigences du CORSA circulent, les États et les exploitants devraient être dûment informés des mesures nécessaires à prendre et les progrès réalisés devraient faire l'objet d'un suivi, en coopération avec les bureaux régionaux.

12. Compte tenu des recommandations formulées par l'AGC dans son rapport verbal, le Conseil :

- a) demande au Secrétariat de poursuivre les activités de renforcement des capacités et d'assistance en vue de la mise en œuvre du CORSA, comme il est indiqué au paragraphe 1.6 de la note C-WP/14620, en tenant compte du point de vue de l'AGC, exposé au paragraphe précédent ;
- b) reconnaît les progrès réalisés par le CAEP dans l'élaboration de projets de SARP et d'éléments indicatifs sur le CORSA et lui demande de le tenir informé, ainsi que l'AGC, des progrès réalisés et, à cet égard, convient que toutes références aux critères des unités d'émissions dans des SARP devrait rappeler que le Conseil est l'entité chargée de prendre ce type de décisions ;
- c) convient qu'il y a lieu de se pencher davantage sur l'endroit exact où intégrer les critères des unités d'émissions dans un ensemble structuré de projets de SARP et d'éléments indicatifs sur le CORSA ;
- d) note que, bien que le CAEP se soit attelé à la prise de mesures rapides, cette tâche n'est pas exigée en vertu de la Résolution A39-3 de l'Assemblée, et ces travaux n'étant donc pas prioritaires à ce stade, demande à ce que la priorité soit plutôt accordée aux travaux menés sur les unités d'émissions admissibles en vue de leur

utilisation par le CORSIA, comme il est spécifié au paragraphe 20, alinéas c) et d), du dispositif de la Résolution A39-3 de l'Assemblée, et, de plus, charge le CAEP de lui présenter des critères des unités d'émissions pour examen à la 212^e session ;

- e) sous réserve de la décision qu'il prendra à sa 212^e session, charge le CAEP de continuer à faire avancer les travaux sur l'application des critères des unités d'émissions, notamment l'examen officieux de certains programmes par rapport aux critères, de manière à lui fournir, lorsqu'il en fait la demande, des données techniques sur l'établissement d'un Organe consultatif technique (TAB) et son processus de travail pour évaluer les programmes, puis de faire des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles en vue de leur utilisation par le CORSIA, conformément au paragraphe 20, alinéa d), du dispositif de la Résolution A39-3 de l'Assemblée.

13. En outre, le Conseil note l'importance de veiller à ce que le CAEP accorde également la priorité à ses travaux sur le système de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) mis en place dans le cadre du CORSIA, pour aider les États membres dans leurs efforts de mise en œuvre à cet égard.

Rapport d'avancement sur la bibliothèque en ligne OACI d'informations sur les risques

(Question 14)

14. Le Conseil reprend l'examen de cette question (C-DEC 211/5) en se fondant sur la note d'information C-WP/14611, qui rend compte de la mise en œuvre et de l'état d'avancement de la transformation du Répertoire d'informations sur les zones de conflit (CZIR) en une bibliothèque de liens, fournis par un coordonnateur national désigné, menant vers les sites web d'États qui contiennent des informations aéronautiques sur les risques encourus par les aéronefs civils qui effectuent des vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit. Ce faisant, il est rappelé que durant la cinquième séance de la 210^e session, le Conseil a approuvé, à titre provisoire, la transformation du CZIR en une bibliothèque de liens menant vers les sites web d'États sur lesquels ce type d'informations fondées sur les risques seront mises à disposition.

15. Notant les préoccupations exprimées par certains Représentants en ce qui concerne l'intelligibilité du texte de la lettre SMM 1/4-17/51 envoyée aux États le 5 mai 2017 afin de les informer de l'abandon du CZIR et de la création de la bibliothèque en ligne de liens donnant accès à des informations sur les risques, le Conseil convient néanmoins que, pour éviter toute confusion, il vaut mieux éviter d'envoyer aux États une autre lettre sur le même sujet. Le Conseil demande toutefois au Secrétariat de se tenir en rapport avec les États membres, par souci de cohérence, et pour s'assurer que leur coordonnateur désigné comprend parfaitement l'utilité de la bibliothèque de liens en ligne et l'importance de veiller à que les informations fournies par l'entremise de liens portent sur les risques encourus par les aéronefs civils qui effectuent des vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit. Il est demandé au Secrétariat de fournir une mise à jour sur les progrès réalisés à cet égard à la 212^e session.

SÉANCE À HUIS CLOS

Point ajouté au titre de l'article 54, alinéa n) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Question 27)

16. Avant d'entamer l'examen de cette question, le Conseil décide que, malgré le fait que cette question soit examinée à huis clos, les Représentants de l'Union européenne, de l'Association du transport aérien international (IATA) et du Conseil international des aéroports (ACI) devraient être autorisés à assister aux débats en qualité d'observateurs.

17. Le Président informe le Conseil que, à la suite du courriel qu'il a envoyé aux Représentants le 19 juin 2017 pour les informer de la teneur du courrier envoyé par le Qatar, qui demandait, au titre de l'article 54, alinéa n), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, l'ajout d'un point au programme des travaux du Conseil pour la session en cours (211^e), un nombre important de Représentants se sont déclarés favorables à cette demande tandis que d'autres ont évoqué la possibilité que ce point soit examiné durant une session extraordinaire du Conseil qui serait tenue conformément à la Règle 19 du *Règlement intérieur du Conseil*.

18. La Secrétaire générale donne ensuite des informations générales préliminaires sur cette question. Il est expliqué que l'article 54, alinéa n) de la Convention de Chicago stipule que, dans le cadre de ses fonctions obligatoires, le Conseil doit « examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un État contractant ». Cet examen ne fait pas partie du processus de solution des différends prévu à l'article 84. Pour cette raison, l'examen d'une question au titre de l'article 54, alinéa n) est entièrement régi par le *Règlement intérieur du Conseil* et non pas par le *Règlement pour la solution des différends*.

19. Il est aussi précisé que, dans le courrier envoyé par le Qatar, la demande d'intervention du Conseil en vertu de l'article 54, alinéa n) concerne la question des mesures prises par les Émirats arabes unis, la République arabe d'Égypte, le Royaume d'Arabie saoudite et le Royaume de Bahreïn pour fermer leur espace aérien aux aéronefs immatriculés dans l'État du Qatar.

20. La Secrétaire générale indique que le Qatar, dans une lettre distincte envoyée le 13 juin 2017, a déclaré que deux requêtes officielles accompagnées de pièces à l'appui seront déposées, l'une en vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago et l'autre en vertu de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux. Par la suite, deux requêtes accompagnées de mémoires ont été reçues le 15 juin 2017 et, conformément à la clause a) de l'article 3, alinéa 1), du *Règlement pour la solution des différends*, ont été examinées par le Secrétariat pour vérifier si elles étaient présentées dans la forme prescrite à l'article 2 dudit Règlement. À l'issue de ce processus, certaines carences ont été constatées dans les deux requêtes et, dans une lettre envoyée le 21 juin 2017, la Secrétaire générale a demandé au Président de l'Autorité de l'aviation civile du Qatar de fournir les informations nécessaires pour que ces carences puissent être rectifiées.

21. Le Conseil prend note des faits nouveaux suivants :

- a) durant la semaine du 5 juin 2017 et depuis lors, au terme d'un travail de coordination accompli par le Bureau régional OACI du Caire avec les États concernés, des modifications sont apportées à certains NOTAM annonçant des restrictions, précisant que les restrictions imposées aux aéronefs immatriculés au Qatar s'appliquent à l'espace aérien relevant de la souveraineté desdits États, soit l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État dans les limites des régions d'information de vol (FIR) concernées ;

- b) depuis le 12 juin 2017, l'ouverture de trois routes d'exception a été annoncée par Bahreïn, Oman et la République islamique d'Iran, lesquelles s'ajoutent à certaines routes ATS actuelles au-dessus du Golfe persique déjà utilisées pour les arrivées en provenance du Qatar et les départs à destination du Qatar ;
- c) l'ouverture d'une route d'exception supplémentaire, qui consiste en un prolongement d'une route ATS actuelle passant par la FIR Émirats, a été abandonnée pour des raisons opérationnelles tandis que le Bureau régional OACI du Caire continue d'insister en faveur de l'ouverture de routes d'exception plus efficaces et la conclusion d'arrangements afin de faciliter le flux de trafic aérien en provenance et à destination du Qatar pour les aéronefs immatriculés au Qatar.
- d) le 15 juin 2017, une délégation technique du Qatar s'est rendue au siège de l'OACI à Montréal, tout comme une délégation de haut niveau composée de Représentants de l'Arabie saoudite, de Bahreïn, de l'Égypte et des Émirats arabes unis, tandis que les Directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA) des quatre États susmentionnés sont convenus de tenir une réunion technique spéciale avec l'OACI au Bureau régional du Caire le 6 juillet 2017, à laquelle assistera le Chef de la Section de la gestion et de l'optimisation de l'espace aérien, qui relève de la Direction de la navigation aérienne.

22. Après examen, le Conseil demande au Secrétariat de tenir une séance d'information informelle sur des questions techniques émergentes, dont la date proposée est le vendredi 30 juin 2017 à 15 h. Il est entendu que de plus amples informations concernant ladite séance d'information seront communiquées au moment opportun.

23. En outre, le Conseil convient, conformément à la Règle 19 du *Règlement intérieur du Conseil*, de programmer une session extraordinaire dès que possible après la réunion technique qui se tiendra au Bureau régional du Caire le 6 juillet 2017 [cf. paragraphe 21, alinéa d) plus haut], étant entendu que ladite session extraordinaire aura lieu avant la fin du mois de juillet 2017, compte tenu de la nécessité, d'une part, de veiller à ce que les représentants de toutes les parties puissent y assister et d'autre part, de préparer et de diffuser des documents qui serviront de base aux délibérations que le Conseil y tiendra.

24. Avant la tenue de la session extraordinaire du Conseil, il est demandé au Secrétariat de poursuivre ses travaux de manière coopérative, diligente et rapide avec toutes les parties concernées par cette question.

25. Finalement, le Conseil souligne le fait que dans les délibérations qu'il tiendra sur ce point durant les sessions ultérieures, il sera nécessaire de clairement distinguer toute mesure qu'il pourrait envisager de prendre en sa qualité d'organe directeur, au titre de l'article 54, alinéa n), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de toute mesure qu'il pourrait envisager de prendre au titre de l'article 84 de ladite Convention.

SÉANCE PUBLIQUE

Élections au Conseil (Questions 5, 6.3 et 46)

26. Le Conseil examine cette question en se fondant sur la note C-WP/14605, qui porte sur : l'élection de ses trois Vice-Présidents, des membres et suppléants des Comités du transport aérien (ATC), de l'aide collective (JSC), des finances (FIC), de l'intervention illicite (UIC), de la coopération technique (TCC) et des ressources humaines (HRC) ainsi que des présidents de ces comités ; la composition du Comité sur les relations avec le pays hôte, dont le Conseil a délégué la nomination des membres au Président ; l'élection de son président ; et l'élection des membres du Comité du prix Edward-Warner (EWA).

27. Le Conseil convient de suspendre l'application du paragraphe 3 de l'Appendice B et de la partie du paragraphe 2 de l'Appendice E du *Règlement intérieur du Conseil* portant sur les élections au scrutin secret, à moins que les membres représentés à la réunion y renoncent à l'unanimité. Le Conseil convient aussi de suspendre la partie de la Règle 9 du *Règlement intérieur du Conseil* prévoyant que le mandat d'un vice-président commence à compter de la date de son élection.

28. Sur proposition du Représentant du Mexique, appuyée par la Représentante du Kenya, le Conseil élit les Représentants suivants aux fonctions de Vice-Présidents, pour la période 2017-2018, avec effet à compter de la date de sa session extraordinaire (cf. paragraphe 23 plus haut), conformément à l'Appendice B de son *Règlement intérieur* :

M. Tee Chiou Ng (Singapour) – Premier Vice-Président
M. Musa Shuaibu Nuhu (Nigéria) – Deuxième Vice-Président
M. Germinal Sarasqueta Oller (Panama) – Troisième Vice-Président

29. En élisant les trois prochains Vice-Présidents, le Conseil rend hommage, par acclamation, aux trois Vice-Présidents sortants Mme Aysha Alhameli (Émirats arabes unis), Mme Helene Jansson Saxe (Suède) et M. Alberto Muñoz Gómez (Colombie).

30. Conformément à l'Appendice E du *Règlement intérieur du Conseil* et aux dispositions spéciales du *Règlement intérieur des comités permanents du Conseil*, le Conseil élit ensuite les membres et les suppléants du JSC, du FIC, de l'UIC, du TCC et du HRC (indiqués dans l'Appendice B à la note C-WP/14605) pour la période 2017-2018, avec effet à compter de la date de sa session extraordinaire (cf. paragraphe 23 plus haut).

31. Le Conseil prend note de la composition proposée du Comité sur les relations avec le pays hôte pour la période 2017-2018, qui figure dans l'Appendice B à la note C-WP/14605. En outre, le Conseil prend note de la composition proposée du Comité du prix Edward-Warner, qui figure dans l'Appendice D à la note C-WP/14605.

32. Sur proposition de la Représentante des Émirats arabes unis, appuyée par le Représentant de la Fédération de Russie, le Conseil élit les Représentants suivants aux fonctions de Présidents respectifs de ses organes auxiliaires, pour la période 2017-2018, avec effet à compter de la date de sa session extraordinaire (cf. paragraphe 23 plus haut) :

M. Saud A. R. Hashem (Arabie saoudite) – Président de l'ATC
M. Victor Aguado (Espagne) – Président du JSC
Mme Mitzi Gurgel Valente da Costa (Brésil) – Présidente du FIC
M. Philippe Bertoux (France) – Président de l'UIC
M. Raphael Bokango (République-Unie de Tanzanie) – Président du TCC
M. Iván Fernando Arellano Lascano (Équateur) – Président du HRC
M. Marco Riccardo Rusconi (Italie) – Président du RHCC

33. En élisant les prochains Présidents des Comités, le Conseil rend hommage, par acclamation, à l'ensemble des Présidents sortants des Comités.

34. Il est noté que le Président, agissant en vertu des pouvoirs que lui a délégués le Conseil, réfléchit avec les Représentants à la composition du groupe de travail sur la gouvernance et l'efficacité (WGGE), du Groupe de la mise en œuvre, de la stratégie et de la planification (ISPG) et du Groupe consultatif sur le CORSIA (AGC), et fournira ultérieurement au Conseil des informations mises à jour à ce sujet.

35. En ce qui concerne le Comité du transport aérien (ATC), conformément au *Règlement intérieur des comités permanents du Conseil*, il est rappelé que les membres de l'ATC ont été nommés par le Conseil le 17 octobre 2016 (cf. C-DEC 209/1) et qu'ils continueront à exercer leurs fonctions jusqu'à l'expiration du mandat actuel du Conseil, puis, si les États qu'ils représentent sont encore membres du Conseil, jusqu'à ce que le Conseil élise le nouveau Comité.

SÉANCE À HUIS CLOS

Programme des travaux du Conseil et de ses comités pour la 212^e session (Question 13)

36. Le Conseil examine cette question en se fondant sur la note C-WP/14624, qui contient le programme des travaux du Conseil et de ses comités pour la 212^e session. Il entend aussi un rapport verbal à ce sujet présenté par le Groupe de travail sur la gouvernance et l'efficacité (WGGE).

37. Le Conseil note que le WGGE a recommandé qu'il n'était pas nécessaire d'apporter des changements au programme des travaux figurant dans la note C-WP/14624, et il approuve ainsi le programme des travaux du Conseil et de ses comités pour la 212^e session. Il est entendu que les décisions prises durant la session en cours (211^e) qui ont des incidences sur le programme des travaux pour la 212^e session pour ce qui est de l'ajout de points supplémentaires, de la modification du titre de points ou du report de l'examen de points, et dont le programme des travaux ne actuellement tient pas compte, seront intégrées à une version révisée de la note C-WP/14624 qui sera publiée en temps opportun.

38. En ce qui concerne le point n^o 4 de l'Appendice B (Programme des travaux du Comité du transport aérien) qui porte sur la « Conformité par rapport aux normes de l'Annexe 9 — *Facilitation* », le Conseil note que, bien qu'actuellement il soit prévu que ce point fasse l'objet d'un examen seulement par l'ATC, celui-ci pourrait aussi lui être présenté pour examen à la suite des délibérations de l'ATC.

39. En ce qui concerne l'Appendice G (Programme des travaux du Comité des ressources humaines), le Conseil note que la Secrétaire générale demande l'ajout d'un point supplémentaire concernant l'examen d'un avis de vacance du poste D-2 de Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures, et convient que ce point fera l'objet d'une consultation ultérieure auprès du Président du Conseil. De même, des suggestions portant sur la nécessité d'examiner la description de poste et les rapports hiérarchiques du Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures, compte tenu de ses responsabilités à titre de Conseiller juridique non seulement du Secrétariat, mais aussi du Conseil, de son Président et de l'Assemblée, sont notées en vue de la possibilité d'un examen plus approfondi par le Comité des ressources humaines (HRC) et pour décision du Conseil. Sous réserve de ces consultations ultérieures, le Conseil approuve le Programme des travaux du HRC sans modifications.

40. En ce qui concerne les séances d'information informelles proposées pour la 212^e session, le Conseil convient que celles-ci devraient avoir lieu durant la phase comité de la 212^e session, prévue du 18 septembre au 6 octobre 2017. Il est noté qu'une série de sujets font actuellement l'objet d'un examen à cette fin, notamment : l'état de l'industrie, la relation entre le Conseil et la Commission de navigation aérienne et le Cadre d'intervention en cas de crise des Nations Unies.

SÉANCE PUBLIQUE

Questions diverses

Tirs de missiles balistiques

41. Le Représentant du Japon prononce une déclaration appelant l'attention du Conseil sur la menace contre la sûreté de l'aviation civile internationale que représentent les récents tirs de missiles balistiques par la République populaire démocratique de Corée. Le Président s'engage à fournir au Conseil de plus amples informations sur cette question en temps voulu.

Réunions des Nations Unies

42. La Secrétaire générale informe le Conseil de la tenue d'une réunion spéciale du Comité contre le terrorisme des Nations Unies à New York le 7 juillet 2017 pour se pencher sur les menaces terroristes contre l'aviation civile. Elle encourage les Représentants au Conseil à se joindre à leur délégation nationale aux Nations Unies et à assister à la réunion spéciale. Il est noté que les Représentants de tous les États membres des Nations Unies peuvent participer à ladite réunion.

43. Par ailleurs, la Secrétaire générale informe aussi le Conseil que, comme suite à l'adoption par le Conseil de sécurité des Nations Unies de la Résolution 2309 (« Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d'actes de terrorisme : Sécurité aérienne », adoptée le 22 septembre 2016), il est prévu que le Conseil de sécurité se réunisse en septembre 2017 pour examiner des difficultés émergentes en matière de lutte contre les menaces terroristes qui pèsent sur l'aviation civile et qu'elle sera invitée à assister à une telle réunion du Conseil de sécurité et, dans ce cas, les Représentants au Conseil de l'OACI en seront avisés.

44. Il est convenu que toute demande concernant ces questions faite par l'OACI auprès du Centre de lutte contre le terrorisme ou du Conseil de sécurité des Nations Unies devrait être examinée conjointement par la Secrétaire générale et le Président du Conseil.

Règlement pour la solution des différends

45. Le Conseil charge le Secrétariat d'examiner le *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782/2), dans le but de déterminer s'il est nécessaire que le Règlement fasse l'objet d'une révision et d'une mise à jour tenant compte des faits nouveaux pertinents survenus depuis la publication du document. Le Conseil demande aussi que cet examen tienne compte des documents comparables dont un usage similaire est fait ailleurs au sein du système des Nations Unies ainsi que dans des organisations gouvernementales internationales, en particulier le Règlement de la Cour de la Cour internationale de justice. En procédant à cet examen, le Secrétariat est expressément invité à indiquer s'il estime nécessaire de renvoyer cette question au Comité juridique pour examen.

Activités durant l'intersession

46. Le Conseil prend note des prochaines missions qu'effectueront le Président ainsi que la Secrétaire générale durant l'intersession, une fois la session en cours achevée.

Adieux à des Représentants suppléants au Conseil

47. Le Conseil prend note des prochaines missions qu'effectueront le Président ainsi que la Secrétaire générale durant l'intersession, une fois la session en cours achevée.

PIÈCE JOINTE

**DÉCISION
DU CONSEIL DE L'OACI
CONCERNANT L'EXCEPTION PRÉLIMINAIRE
DANS L'AFFAIRE : BRÉSIL ET ÉTATS-UNIS (2016)**

LE CONSEIL,

AGISSANT en vertu de l'article 84 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et du *Règlement pour la solution des différends* ;

COMPOSÉ des Représentants ci-après habilités à voter : M. M.D.T. Peege (Afrique du Sud), M. A.D. Mesroua (Algérie), M. U. Schwierczinski (Allemagne), M. S.A.R. Hashem (Arabie saoudite), M. G.E. Ainchil (Argentine), M. S. Lucas (Australie), M. C. Monteiro (Cabo Verde), M. M. Pagé (Canada), M. Shengjun Yang (Chine), M. A. Muñoz Gómez (Colombie), M. R.M. Ondzotto (Congo), Mme M. Crespo Frasquierei (Cuba), M. A. Khedr (Égypte), Mme A. Alhameli (Émirats arabes unis), M. I. Arellano (Équateur), M. V.M. Aguado (Espagne), M. A.A. Novgorodov (Fédération de Russie), M. P. Bertoux (France), M. A. Shekhar (Inde), Mme A. Smith Floch (Irlande), M. M.R. Rusconi (Italie), M. S. Matsui (Japon), Mme M.B. Awori (Kenya), M. Y.-H. Lim (Malaisie), M. D. Méndez Mayora (Mexique), M. M.S. Nuhu (Nigéria), M. G.S. Oller (Panama), M. J. Hur (République de Corée), M. R.W. Bokango (République-Unie de Tanzanie), M. M. Rodmell (Royaume-Uni), M. T.C. Ng (Singapour), Mme H. Jansson Saxe (Suède), M. A.R. Çolak (Turquie), M. M. Vidal (Uruguay).

LES PARTIES étant : le Brésil (demandeur), représenté par M. Olyntho Vieira, agent autorisé, secondé de Mme Mitzi Gurgel Valente da Costa, M. Norberto Moretti, Mme Andrezza Brandão Barbosa, M. Lucio Alves Angelo Junior, M. Nil Castro da Silva, M. Luis Henrique Sacchi Guadagnin, M. Guilherme do Prado Lima, M. Roberto da Rosa Costa, M. Dário Alexandre Tavares Taufner et M. Rodrigo Henriques Godinho, d'une part ; et les États-Unis (défendeur), représentés par Mme Katherine McManus, agente autorisée, secondée de M. Samuel Kotis, Mme Wynne Teel, Mme Danielle Polebaum, M. David Sullivan, M. Amen Iyi-Eweka, M. Carl Burleson, M. John Duncan, M. Jeffrey Klang et Mme Lorrie Fussell, d'autre part ;

CONSIDÉRANT qu'une requête et un mémoire ont été déposés le 2 décembre 2016 par le Brésil en vertu de l'article 84 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ; qu'un mémoire d'exception préliminaire a été déposé le 27 mars 2017 par les États-Unis ; et que des observations en réponse au mémoire d'exception préliminaire ont été déposées par le Brésil le 19 mai 2017 ;

AYANT ENTENDU les parties dans l'affaire susmentionnée concernant l'exception préliminaire et ayant tenu ses délibérations à la neuvième séance de sa 211^e session le 21 juin 2017 ;

AYANT EXAMINÉ l'exception préliminaire du défendeur, à savoir que le Conseil devrait rejeter la procédure pour cause de prescription au titre du principe de droit international communément admis de la prescription extinctive ;

CONSIDÉRANT que la question dont était saisi le Conseil était d'accepter ou non l'exception préliminaire du défendeur ;

DÉCIDE ce qui suit :

1. L'exception préliminaire du défendeur n'est pas acceptée.
2. Les exposés et les arguments présentés dans l'exception préliminaire du défendeur et dans les observations du demandeur ne possédant pas, dans les circonstances de l'affaire, un caractère exclusivement préliminaire, peuvent être joints à la question de fond et inclus dans le contre-mémoire ainsi que dans toute plaidoirie supplémentaire.
3. Le délai imparti au défendeur pour présenter son contre-mémoire est fixé à deux semaines à compter de la date de réception par le défendeur du procès-verbal de la neuvième séance de la 211^e session du Conseil, dans lequel sera consignée la procédure verbale relative à l'exception préliminaire.
4. Les parties ayant accepté l'invitation à continuer de rechercher une solution au différend, il est souhaitable que de telles négociations se poursuivent.
5. Le Président du Conseil est invité à se rendre disponible afin d'offrir ses bons offices à titre de conciliateur pendant de telles négociations.
6. Aucun délai n'est fixé pour mener les négociations à terme, bien que le Conseil sera informé de l'avancement de ces négociations à sa 212^e session.

La décision numéro 1, sur la question de l'acceptation ou non de l'exception préliminaire du défendeur, a été prise par scrutin vote secret, 4 membres ayant voté pour, une majorité de 19 membres ayant voté contre et 11 membres s'étant abstenus. Les décisions numéros 2 à 6 ont été prises à l'unanimité sans vote.

Décision rendue le 23 juin 2017 à Montréal.

ANNEXE 29

**LETTRE ADRESSÉE LE 9 FÉVRIER 2018 AUX REPRÉSENTANTS
DU CONSEIL DE L'OACI PAR LE PRÉSIDENT**



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

PRES OBA/2737
Réf. : LE 6/7.CONF

le 9 février 2018

Le Président du Conseil

aux

Représentants au Conseil

Objet : Solution des différends : prorogation du délai fixé pour le dépôt des contre-mémoires en réponse à la requête A — État du Qatar et Émirats arabes unis, République arabe d'Égypte, Royaume d'Arabie saoudite et Royaume de Bahreïn (2017) et à la requête B — État du Qatar et Émirats arabes unis, République arabe d'Égypte et Royaume de Bahreïn (2017)

Je vous informe que, le 9 février 2018, comme suite à une demande présentée par la République arabe d'Égypte au nom des défendeurs dans les affaires susmentionnées, le Conseil a décidé de proroger de six semaines, soit jusqu'au 26 mars 2018, le délai de douze semaines fixé pour le dépôt des contre-mémoires par les défendeurs.

Olumuyiwa Benard Aliu

18-0291

ANNEXE 54

«S. EXC. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES FAIT UNE DÉCLARATION LORS DE LA TRENTE-SIXIÈME SESSION DU CONSEIL DES DROITS DE L'HOMME», ARTICLE PUBLIÉ LE 11 SEPTEMBRE 2017 PAR LA MISSION PERMANENTE DE L'ÉTAT DU QATAR AUPRÈS DE L'OFFICE DES NATIONS UNIES À GENÈVE (SUISSE), ACCESSIBLE À L'ADRESSE SUIVANTE : [HTTP://GENEVA.MISSION.QA/EN/NEWS/DETAIL/2017/09/17/HE-THE-FOREIGN-MINISTER-DELIVERS-A-STATEMENT-IN-FRONT-OF-THE-36TH-SESSION-OF-THE-HUMAN-RIGHTS-COUNCIL](http://geneva.mission.qa/en/news/detail/2017/09/17/he-the-foreign-minister-delivers-a-statement-in-front-of-the-36th-session-of-the-human-rights-council)

ANNEXE 54

**ARTICLE PUBLIÉ LE 11 SEPTEMBRE 2017 PAR LA MISSION PERMANENTE DE L'ÉTAT DU QATAR
AUPRÈS DE L'OFFICE DES NATIONS UNIES À GENÈVE (SUISSE) SOUS LE TITRE
«S. EXC. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES FAIT UNE DÉCLARATION
LORS DE LA TRENTE-SIXIÈME SESSION DU CONSEIL
DES DROITS DE L'HOMME»**

Le ministre des affaires étrangères du Qatar, S. Exc. le cheikh Mohammed bin Abdulrahman Al-Thani, a souligné que les partis pris du Qatar sur le plan national, régional et international en faveur des droits de l'homme, de l'opinion publique et du droit des peuples à l'autodétermination sont l'une des principales raisons qui sous-tendent les tentatives de lui imposer une tutelle et d'influer sur l'indépendance de sa politique étrangère et sur ses médias.

S'exprimant devant le Conseil des droits de l'homme réuni en sa 36^e session à Genève ce jour, S. Exc. le ministre des affaires étrangères a rappelé que le Qatar était disposé à dialoguer pour mettre fin à la crise du Golfe, dans un esprit de respect mutuel et de préservation de la souveraineté des Etats, loin des diktats, mais sous la forme de compromis débouchant sur des obligations collectives réciproques.

S. Exc. le cheikh Mohammed bin Abdulrahman Al-Thani a fait part de l'appréciation et du soutien du Qatar à la médiation engagée par le Koweït, actuellement menée par son émir S.A. le cheikh Sabah al-Ahmad al-Jaber al-Sabah pour mettre fin à la crise.

S. Exc. le ministre des affaires étrangères a affirmé que le Qatar croyait fermement au dialogue pour résoudre la crise, malgré les blessures profondes causées au peuple qatarien par les politiques des pays à l'origine du blocus, malgré la bassesse du discours médiatique dans ces pays et la politique consistant à répandre des mensonges et des informations inventées de toutes pièces, et malgré le discours officiel inédit de certains hauts fonctionnaires des pays à l'origine du blocus dans des instances diplomatiques internationales respectées, y compris dans leurs discours à l'égard de ceux qui les considèrent comme leurs ennemis.

S. Exc. le cheikh Mohammed bin Abdulrahman Al-Thani a déclaré que la politique d'usage de la force sous toutes ses formes en matière de politique nationale et étrangère est l'une des principales raisons du gâchis de la justice dans le système international, qui discrédite le respect et la protection des droits de l'homme, et constitue une menace à la sécurité, à la paix et à la coexistence pacifique au sein de la communauté internationale.

S. Exc. le ministre des affaires étrangères a fait observer que l'Etat du Qatar subit depuis plus de trois mois une situation et des difficultés exceptionnelles en raison d'un siège illicite imposé par un certain nombre de pays, qui emporte clairement violation des lois et pactes internationaux existant dans ce domaine des droits de l'homme, en particulier la Déclaration universelle des droits de l'homme, de la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies, des conclusions du Sommet mondial du 16 septembre 2005, ainsi que des dispositions du droit international et des règles régissant les relations entre Etats.

Il a souligné que la crise a été déclenchée par une infraction, le piratage de l'agence de presse qatarienne, et la diffusion de fausses informations attribuées à l'émir du Qatar, le cheikh Tamim bin Hamad Al-Thani, suivies de campagnes médiatiques malveillantes contre l'Etat du Qatar ; les fausses accusations ne sont fondées sur aucune preuve selon laquelle l'Etat du Qatar financerait le terrorisme, tout cela ne faisant que confirmer l'existence d'une intention politique derrière un piratage de façade.

S. Exc. le cheikh Mohammed bin Abdulrahman Al-Thani a déclaré que les pays à l'origine du blocus avaient dès le premier jour fermé leurs frontières aériennes, maritimes et terrestres, en violation des dispositions du droit international et des règles du commerce international, ce qui a eu des effets négatifs sur la liberté de commerce et d'investissement. Il a fait observer que les pays en question avaient pris de nombreuses mesures illicites constitutives de violations graves des droits civils, économiques et sociaux, notamment en interdisant aux citoyens qatariens d'entrer ou de transiter par leurs pays et en interdisant à leurs ressortissants de se rendre ou de résider au Qatar. Il a ajouté que les mesures en question conduisaient à la séparation de nombreuses familles, en particulier de femmes et d'enfants, et à la privation de nombre d'étudiants qatariens de leur droit à poursuivre leur éducation à l'université après en avoir été expulsés. De nombreux autres droits et libertés, parmi lesquels le droit au travail pour les ressortissants des pays à l'origine du blocus travaillant au Qatar, forcés de retourner dans leur pays, le droit à la propriété privée, pour les ressortissants qatariens dans les pays à l'origine du blocus ou pour les ressortissants des pays en question au Qatar, et la liberté de circulation, continuent d'être bafoués.

ANNEXE 55

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES, SOIXANTE-DOUZIÈME SESSION, DÉBAT GÉNÉRAL,
ALLOCATION DE SON ALTESSE LE CHEIKH TAMIM BIN HAMAD AL-THANI,
ÉMIR DE L'ÉTAT DU QATAR, 19 SEPTEMBRE 2017**

Le **PRESIDENT PAR INTERIM** (parle en anglais) : l'Assemblée va maintenant entendre une allocution de l'émir de l'Etat du Qatar.

S. A. le cheikh Tamim bin Hamad Al-Thani, émir de l'Etat du Qatar, est escorté dans la salle de l'Assemblée générale.

Le **PRESIDENT PAR INTERIM** (parle en anglais) : Au nom de l'Assemblée générale, j'ai l'honneur de souhaiter la bienvenue à l'Organisation des Nations Unies à S. A. le cheikh Tamim bin Hamad Al-Thani, émir de l'Etat du Qatar, et je l'invite à prendre la parole devant l'Assemblée.

Le **CHEIKH AL-THANI** (parle en arabe) : J'ai le grand plaisir de féliciter S. Exc. M. Miroslav Lajčák de son accession à la présidence de l'Assemblée générale à sa soixante-douzième session. Nous lui souhaitons plein succès dans son mandat. Je tiens également à exprimer ma gratitude à S. Exc. M. Peter Thomson pour ses précieux efforts dans la conduite des affaires de l'Assemblée générale au cours de la soixante et onzième session. Je saisis en outre cette occasion pour saluer les efforts déployés par le Secrétaire général, S. Exc. M. António Guterres, qui s'emploie à renforcer le rôle de l'Organisation des Nations Unies.

Le maintien de la paix et de la sécurité régionales et internationales est une priorité de la politique étrangère de l'Etat du Qatar. Les principes et buts qui sont les siens se fondent sur la Charte des Nations Unies et les règles du droit international, qui appellent à une coopération constructive entre les Etats, au respect mutuel, à la non-ingérence dans les affaires intérieures, à des relations de bon voisinage, à la promotion de la coexistence pacifique, ainsi que le recours à des moyens pacifiques pour régler les différends.

La question du règlement des différends par des moyens pacifiques continue d'être traitée comme une proposition épisodique et non contraignante. Peut-être le moment est-il venu d'imposer le dialogue et la négociation comme de base de règlement des différends en concluant une convention internationale sur le règlement des différends entre Etats par des moyens pacifiques.

Dans ce contexte, et après des événements majeurs comme la Seconde Guerre mondiale et les conflits au Rwanda, au Burundi et dans les Balkans au cours du siècle passé, le danger de l'impunité dont bénéficient les auteurs de crimes contre l'humanité et de crimes de génocide est revenu hanter l'humanité en devenant la règle plutôt que l'exception, parce que la légitimité internationale est soumise aux pressions politiques, aux intérêts des parties, aux diktats de la force sur le terrain, qui affirment que la loi de la force l'emporte sur la force de la loi.

A notre avis, les grandes puissances ne doivent pas adopter l'une ou l'autre position extrême, qui voudrait soit qu'elles occupent directement un pays pour lui imposer leur volonté et leur politique, soit qu'elles restent les bras croisés assistant en spectateur aux guerres de génocide et aux crimes contre l'humanité perpétrés par des régimes fascistes et despotiques, ou encore à la répression qu'un Etat occupant continue d'infliger à un peuple sous occupation.

Ces derniers temps, on a de plus en plus le sentiment que les peuples opprimés sont seuls face à leur sort, comme si la scène internationale était régie par la loi de la jungle et que les pays menacés étaient livrés à eux-mêmes et devaient s'appuyer sur leurs alliances et leurs relations, en

l'absence d'un système permettant d'appliquer les dispositions du droit international et les conventions et chartes contraignantes.

Nous félicitons le président d'avoir choisi pour thème de la présente session «Priorité à l'être humain : paix et vie décente pour tous sur une planète préservée». A cet égard, j'appelle le Gouvernement de la République de l'Union du Myanmar et la communauté internationale à assumer leur responsabilité morale et juridique et à prendre les mesures nécessaires pour mettre fin à la violence à l'encontre de la minorité rohingya, la protéger et rapatrier les personnes déplacées. Ils doivent, par ailleurs, prévenir la discrimination confessionnelle ou ethnique à l'égard des Rohingya et veiller à ce qu'ils bénéficient pleinement de leurs droits légitimes en tant que citoyens à part entière. Nous exhortons tous les Etats à leur fournir une assistance humanitaire.

A chaque fois que je prends la parole ici, je me fais l'avocat d'une coopération internationale constructive, d'une paix juste et des droits des peuples sous occupation, de ceux qui sont victimes de crimes contre l'humanité et de ceux qui sont assiégés. Cette fois-ci, je me tiens ici alors que mon pays et mon peuple font l'objet d'un blocus injuste qui perdure, imposé par nos pays voisins depuis le 5 juin. Ce blocus porte sur tous les aspects de la vie, y compris la rupture des liens familiaux via l'intervention de ces pays. A l'heure actuelle, le Qatar met tout en œuvre pour gérer son fonctionnement — son économie, ses plans de développement et ses contacts avec le monde extérieur — en utilisant des voies aériennes et maritimes que ces pays ne contrôlent pas.

Le blocus a été imposé soudainement et sans avertissement, ce qui fait que les Qatariens le considèrent comme une sorte de trahison. Il semble que ceux qui l'ont planifié et mis en œuvre pensaient que cette mesure provoquerait un choc direct qui mettrait l'Etat du Qatar à genoux et le conduirait à se soumettre totalement.

Pire, ceux qui ont planifié ce blocus ont jugé nécessaire de se fonder sur des déclarations fabriquées de toutes pièces qui m'ont été attribuées et qui ont été publiées le site Web de l'agence de presse du Qatar après l'avoir piraté. Les médias contrôlés par ces pays ont donc été mobilisés et étaient prêts à lancer une campagne d'incitation préméditée, dans le cadre de laquelle toutes les valeurs, mœurs et normes ont été violées et la vérité a croulé sous un torrent de mensonges. On continue de dépenser beaucoup d'argent pour alimenter cette machine de fabrication et de diffusion de mensonges dans l'espoir d'induire les gens en erreur en déformant la vérité.

Malgré que ces actes de piratage et de falsification des déclarations de l'émir d'un Etat souverain aient été exposés au grand jour, les pays qui ont imposé le blocus n'ont pas changé de cap et ne sont même pas excusés pour ces mensonges. Au contraire, ils ont intensifié leur campagne, dans l'espoir que le blocus aurait des effets cumulatifs sur notre économie et notre société, étant donné qu'il n'avait pas eu d'effets directs. Les auteurs de ces actes de piratage et de falsification des déclarations ont commis une agression contre un Etat souverain. Ce crime a été commis délibérément, à des fins politiques, et a été suivi de toute une série de déclarations politiques qui ont fait fi de la souveraineté de notre pays. Elles ont choqué le monde entier.

Cet acte honteux a de nouveau soulevé des questions au niveau international sur la sécurité numérique, la cybercriminalité et le piratage électronique. Il a également mis en lumière les préoccupations que suscite, au sein des milieux officiels et populaires de par le monde, l'absence de lois claires et d'institutions à l'échelle internationale pour régler ce domaine dangereux et vital ou pour punir les auteurs de crimes transnationaux. Le moment est venu de prendre des mesures à cet égard. Nous sommes prêts à apporter notre contribution à cet effort collectif.

Les pays qui ont imposé ce blocus injuste au Qatar se sont ingérés dans les affaires intérieures de notre Etat en exerçant des pressions sur les citoyens en se servant de produits alimentaires, de médicaments et de liens familiaux, pour les forcer à changer de position politique, et ce, en vue de déstabiliser un Etat souverain. N'est-ce pas là l'une des définitions du terrorisme ?

Ce blocus illégal a non seulement porté atteinte à l'économie et constitue une violation des accords de l'Organisation mondiale du commerce, mais il s'agit également d'une violation des conventions relatives aux droits de l'homme par des mesures arbitraires qui ont causé des préjudices sociaux, économiques et religieux à des milliers de citoyens et de résidents des pays du Conseil de coopération du Golfe, en violant les droits de l'homme les plus élémentaires, tels que le droit au travail, le droit à l'éducation, le droit à la liberté de circulation et le droit à la propriété privée.

Cependant, les pays qui ont imposé ce blocus ne se sont pas arrêtés là. Ils se sont mis à persécuter leurs propres citoyens sur leur propre territoire et à leur imposer des peines d'emprisonnement et des amendes rien que pour avoir exprimé leur sympathie envers l'Etat du Qatar, même dans les médias sociaux. Il s'agit d'un cas sans précédent dans le monde, qui constitue une violation des conventions et accords relatifs aux droits de l'homme qui garantissent le droit de chacun à la liberté d'opinion et d'expression.

Certains pays se permettent non seulement d'attaquer des pays voisins pour imposer leur politique étrangère et leur politique relative aux médias, mais ils pensent également que le fait d'avoir beaucoup d'argent leur permet de faire pression sur d'autres pays et de leur faire du chantage pour qu'ils se joignent à eux pour mener cette agression, alors qu'ils doivent eux-mêmes rendre compte de leurs actes sur le plan international.

Les pays qui ont imposé le blocus à l'Etat du Qatar s'ingèrent dans les affaires intérieures de nombreux pays et accusent tous ceux qui s'y opposent, au niveau national ou à l'étranger, de terrorisme. Ce faisant, ils sapent les efforts de lutte contre le terrorisme, tout en s'opposant aux réformes et en soutenant dans notre région les régimes autoritaires dont les prisons constituent le terreau du terrorisme.

Nous n'avons pas été les seuls surpris par ce blocus, car de nombreux pays dont les dirigeants ont remis en question les motifs et les raisons invoqués ont également été surpris. Les pays qui ont imposé ce blocus ont promis à tous ceux qui leur ont demandé d'en expliquer les raisons qu'ils allaient leur fournir des preuves de leurs allégations absurdes et de leurs fausses déclarations à l'encontre du Qatar, lesquelles ne cessent de changer en fonction de l'identité de la personne interrogée. Tout le monde attend toujours des preuves, qui n'arrivent pas et n'arriveront jamais, car elles n'existent pas. Au contraire, ces allégations contredisent de nombreuses preuves de la contribution que le Qatar apporte à la lutte contre le terrorisme, reconnue par l'ensemble de la communauté internationale.

L'Etat du Qatar a combattu le terrorisme, et toute la communauté internationale peut en témoigner. Il combat encore le terrorisme et continuera à le faire. Il est du côté de ceux qui mènent cette lutte sur le plan de la sécurité et estime qu'il faut également lutter contre le terrorisme sur le plan idéologique. Le Qatar fait plus que cela ; il s'emploie à éliminer les causes profondes du terrorisme en fournissant une éducation à 7 millions d'enfants dans le monde entier, afin qu'ils ne soient pas victimes de l'ignorance et des idées radicales.

Nous avons refusé de céder aux diktats imposés au moyen des pressions et du blocus, et notre peuple n'en attend pas moins de nous. Dans le même temps, nous sommes ouverts au dialogue sans diktats et nous avons exprimé notre volonté de régler les différends grâce à des compromis fondés sur des engagements communs. Le règlement des conflits par des moyens pacifiques est l'une des priorités de notre politique étrangère. Je réitère ici mon appel à un dialogue sans conditions préalables, sur la base du respect mutuel de la souveraineté. Je me félicite vivement des efforts de médiation sincères lancés par mon frère, S. A. le cheikh Sabah Al-Ahmad Al-Jaber Al-Sabah, émir de l'Etat frère du Koweït, et que l'Etat du Qatar appuie depuis le début de la crise. Je remercie également tous les pays qui ont soutenu cette médiation.

Qu'il me soit permis, à cette occasion, de dire combien je suis fier du peuple du Qatar, ainsi que de ses résidents de différentes nationalités et cultures. Les Qatariens ont su faire face aux conditions résultant de ce blocus, ont rejeté les diktats avec détermination et fierté, ont insisté sur l'indépendance des décisions souveraines du Qatar et ont renforcé leur unité et leur solidarité, tout en gardant leurs manières raffinées et en préservant leurs progrès malgré la brutalité de la campagne qui a été lancée contre eux et leur pays.

Je tiens à réitérer mes remerciements aux pays frères et amis qui reconnaissent l'importance du respect de la souveraineté des Etats et des normes du droit international. Je les remercie en outre d'avoir continué à soutenir le peuple qatarien durant cette crise.

Le terrorisme et l'extrémisme font partie des problèmes les plus graves auxquels le monde est confronté. Pour y faire face, il faut mener une action concertée contre les organisations terroristes et leur idéologie extrémiste afin de préserver la sécurité de l'humanité et la stabilité du monde. Les gouvernements du monde entier n'ont d'autre choix que coopérer pour faire face à la menace du terrorisme en tant que problème de sécurité. Toutefois, on ne peut vaincre le terrorisme et l'extrémisme à la source qu'en s'attaquant à leurs causes profondes d'ordre social, politique et culturel. Nous devons également veiller à ce que la lutte contre le terrorisme ne serve pas de prétexte à des représailles ou des bombardements visant des civils.

La lutte contre le terrorisme et l'extrémisme a toujours été et demeure une priorité absolue pour nous. J'en veux pour preuve la participation active de l'Etat du Qatar aux efforts régionaux et internationaux de la mise en œuvre des mesures énoncées dans la stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies, adoptée en 2006, et de toutes les résolutions et mesures du Conseil de sécurité relatives à la lutte contre le terrorisme et contre le financement du terrorisme, ainsi que sa participation à la coalition internationale et aux organisations régionales et ses relations bilatérales avec les Etats-Unis et de nombreux pays du monde. L'Etat du Qatar poursuivra l'action qu'il mène à cet égard à l'échelon régional et international et il continuera de la développer.

Si nous réaffirmons notre condamnation du terrorisme et de l'extrémisme sous toutes leurs formes, nous n'en rejetons pas moins la politique du deux poids, deux mesures dans le traitement de ce phénomène sur la base de l'identité des auteurs de ces actes et refusons qu'on l'associe à une religion, une race, une civilisation, une culture ou une société particulières.

Les conflits au Moyen-Orient sont ceux qui représentent la plus grande menace pour la paix et la sécurité internationales en raison de l'importance vitale de cette région pour le monde. Israël continue d'y entraver la réalisation d'une paix durable, juste et globale ; il continue de rejeter l'initiative de paix arabe. Le Gouvernement israélien continue de faire preuve d'intransigeance et de poursuivre une stratégie visant à modifier la donne sur le terrain ; il continue de construire et d'étendre les colonies de peuplement dans les territoires occupés ; il poursuit la judaïsation d'Al-Qods ; il empêche les fidèles d'accéder à l'esplanade des Mosquées pour y faire leurs prières — ce qui constitue un acte grave de provocation ; et il continue d'imposer un siège à Gaza.

La communauté internationale doit accorder la priorité absolue à la reprise des négociations de paix dans un délai déterminé afin de mettre fin à l'occupation par Israël de territoires arabes. Elle doit viser à trouver un règlement juste, global et définitif, conformément à la solution des deux Etats dont elle est convenue sur la base des résolutions de la légitimité internationale et de l'initiative de paix arabe. Cela ne pourra se concrétiser qu'avec la création d'un Etat palestinien indépendant, à l'intérieur des frontières de 1967, avec pour capitale Al-Qods Al-Charif. Je demande encore une fois aux frères palestiniens de réaliser la réconciliation nationale, d'unifier leurs positions et de parler d'une seule voix pour contrer les menaces et relever les défis auxquels sont confrontés la question palestinienne et l'avenir du peuple palestinien.

La communauté internationale n'est toujours pas en mesure de trouver un règlement à la crise syrienne malgré ses conséquences et ses graves répercussions sur la région et sur le monde.

Les initiatives politiques visant à parvenir à un règlement sont toujours entravées du fait d'intérêts internationaux et régionaux divergents qui font qu'on se retrouve à protéger ceux contre lesquels on est censés faire front commun. La communauté internationale refuse d'assumer sa responsabilité juridique et morale et notamment de veiller à la mise en œuvre des résolutions qu'elle a adoptées, tout cela parce qu'elle se soumet à la logique de la force. Il faut s'attacher sérieusement à parvenir à une solution politique de la crise syrienne d'une façon qui réponde aux aspirations des Syriens à la justice, à la dignité et à la liberté, et qui préserve l'unité et la souveraineté de la Syrie, conformément aux décisions issues de la conférence de Genève sur la Syrie. Le Qatar n'épargnera aucun effort pour fournir aide et appui afin d'atténuer les souffrances humanitaires des frères syriens et de s'acquitter des engagements qu'il a pris à cet égard dans le cadre des Nations Unies.

La communauté internationale, qui a renoncé à la tâche qui lui incombe de protéger les civils, va-t-elle aussi renoncer à faire répondre de leurs actes les criminels de guerre ? L'impunité aura des conséquences graves sur la situation en Syrie et sur la région et déterminera à l'avenir le comportement des régimes dictatoriaux vis-à-vis de leurs peuples en l'absence de tout élément de dissuasion.

S'agissant de la Libye, il est possible d'y parvenir à une entente nationale qui préserve l'unité, la souveraineté et le tissu social du pays et d'y rétablir la stabilité grâce à une conjugaison des efforts locaux et internationaux. Il nous appartient à tous de redoubler d'efforts et d'appuyer le Gouvernement d'entente nationale — mis en place grâce à l'appui des Nations Unies — qui s'efforce de rétablir la stabilité et de lutter contre le terrorisme et ses graves répercussions. L'Etat du Qatar a appuyé les efforts internationaux de médiation et il continuera de les appuyer à l'avenir pour répondre aux aspirations des Libyens.

Concernant l'Iraq, nous appuyons le Gouvernement iraquien qui s'attache à garantir la sécurité, la stabilité et l'unité du pays et du peuple, et nous saluons les victoires qu'il a remportées dans le cadre de sa lutte contre le terrorisme. Nous réaffirmons que l'Etat du Qatar continuera de lui fournir tout le soutien dont il a besoin pour compléter ses victoires, répondre aux aspirations des Iraquiens à l'égalité entre tous les citoyens et retrouver sa place dans le concert régional et international.

Pour ce qui est du Yémen, nous insistons sur la nécessité de préserver l'unité du Yémen et de garantir sa sécurité et sa stabilité, ainsi que de mettre fin aux combats et à l'état de guerre et d'adopter le dialogue, le règlement politique et la réconciliation nationale comme base pour mettre fin à cette crise et mettre en œuvre la résolution 2216 (2015). Nous demandons à la communauté internationale de faciliter l'acheminement de l'aide humanitaire aux différentes régions yéménites. L'Etat du Qatar appuie les efforts faits par l'Envoyé spécial des Nations Unies pour mettre fin à cette crise et pour répondre aux aspirations des frères Yéménites à l'unité, à la sécurité et à la stabilité.

Attaché à la sécurité et la stabilité dans la région du Golfe, le Qatar appelle de nouveau, comme il a eu déjà à le faire du haut de cette tribune, à l'ouverture d'un dialogue constructif entre les pays membres du Conseil de coopération du Golfe et l'Iran sur la base des intérêts communs, du principe de bon voisinage, du respect de la souveraineté des Etats et de la non-ingérence dans leurs affaires intérieures.

Dans le cadre de l'action menée au niveau international pour répondre aux crises humanitaires, l'Etat du Qatar continue d'aider à répondre aux besoins humanitaires croissants dans le monde. Nous avons augmenté les contributions financières versées au Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA) afin de permettre aux Nations Unies de mettre en œuvre leurs programmes et de fournir une assistance humanitaire à ceux qui en ont besoin dans le monde.

Pour rappel, l'Etat du Qatar occupe la troisième place sur la liste des principaux pays donateurs d'OCHA pour 2017. Nous continuons aussi de fournir une aide aux pays qui trouvent des

difficultés à mettre en œuvre leurs plans de développement. Je rappelle ici que dans l'indice de développement humain, le Qatar occupe la première place dans le monde arabe et la 33^e dans le monde, ce qui confirme l'efficacité de ses politiques en matière de développement humain. Nous attendons avec intérêt la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies, que nous nous sommes engagés tous à œuvrer, à réaliser.

Enfin, nous réaffirmons que l'Etat du Qatar n'épargnera aucun effort pour renforcer le rôle de l'ONU et les efforts qu'elle déploie pour répondre aux aspirations de la communauté internationale à la paix et à la sécurité, et pour promouvoir les droits de l'homme et le développement. Le Qatar restera, comme à son habitude, une Mecque pour les opprimés et poursuivra ses efforts de médiation en vue de trouver des règlements justes dans les zones de conflit.

Le PRESIDENT PAR INTERIM (parle en anglais) : Au nom de l'Assemblée, je tiens à remercier l'émir de l'Etat du Qatar de l'allocation qu'il vient de prononcer.

ANNEXE 56

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES, SOIXANTE-DOUZIÈME SESSION,
DÉBAT GÉNÉRAL, ALLOCUTION DE M. ABDEL FATTAH AL SISI,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ARABE D'EGYPTE,
19 SEPTEMBRE 2017**

Le **PRESIDENT PAR INTERIM** (parle en anglais) : L'Assemblée va maintenant entendre une allocution du président de la République arabe d'Égypte.

M. Abdel Fattah Al Sisi, président de la République arabe d'Égypte, est escorté dans la salle de l'Assemblée générale.

Le **PRESIDENT PAR INTERIM** (parle en anglais) : Au nom de l'Assemblée générale, j'ai l'honneur de souhaiter la bienvenue à l'Organisation des Nations Unies à S. Exc. M. Abdel Fattah Al Sisi, président de la République arabe d'Égypte, et je l'invite à prendre la parole devant l'Assemblée.

Le **PRESIDENT AL SISI** (parle en arabe) : Tout d'abord, je voudrais féliciter M. Miroslav Lajčák à l'occasion de son accession à la présidence de l'Assemblée générale à sa soixante-douzième session et lui souhaiter plein succès dans l'exercice de ses fonctions. Je voudrais également saisir cette occasion pour adresser mes sincères remerciements au président sortant, M. Peter Thomson, pour l'efficacité avec laquelle il a dirigé les travaux de l'Assemblée à sa soixante et onzième session.

Chaque fois que nous nous rassemblons dans cette salle, nous ravivons les espoirs et les aspirations à la paix et au développement des peuples que nous avons l'honneur de représenter et de servir. Les nouvelles générations comptent sur nous pour réaliser leurs rêves d'une vie décente dans le cadre d'un ordre international juste, un ordre mondial à même de relever des défis tels que les changements climatiques, les catastrophes naturelles, les maladies et les épidémies, ainsi que d'autres crises causées par l'homme — la guerre, le terrorisme et les profondes inégalités en matière de répartition des ressources et de possibilités de développement.

Il ne fait aucun doute que les buts et principes de l'Organisation des Nations Unies restent valables en tant que fondements d'un monde qui donne à tout le monde la possibilité de tirer parti des progrès considérables réalisés sur le plan scientifique, en matière de développement économique, ainsi que de la révolution technologique qui a rapproché les sociétés d'une manière sans précédent. Ces progrès ont permis de relier entre elles les sociétés du monde comme jamais auparavant dans l'histoire de l'humanité et ouvrent des perspectives sans précédent de réaliser l'aspiration à un ordre international juste et sûr qui consacre le droit à la liberté, au développement et au progrès et qui permet toutes les interactions entre les personnes. En Égypte, nous croyons fermement dans les buts et principes énoncés dans la Charte des Nations Unies, et nous sommes convaincus que la concrétisation de ces principes est non seulement possible, mais qu'elle est aussi une obligation et une nécessité.

L'Égypte a une longue expérience avec l'ONU : elle est l'un des États fondateurs de cette organisation; elle a été élue six fois membre du Conseil de sécurité; et elle est actuellement le 7^e fournisseur au monde de contingents aux opérations de maintien de la paix. Tout cela atteste de ce que nous œuvrons sans cesse à la réalisation de ce en quoi nous avons foi, à savoir l'établissement de partenariats entre les nations en vue de construire un monde qui réponde aux aspirations de nos enfants et de nos petits-enfants à la liberté, à la dignité, à la sécurité et au bien-être.

Toutefois, la responsabilité qui nous incombe implique aussi que nous disions en toute franchise que nous sommes, hélas, encore loin de parvenir à ce monde auquel nous aspirons — et qui est possible. Nous sommes encore incapables de contenir et de prévenir les conflits armés, de contrer la menace du terrorisme, de poursuivre le désarmement nucléaire, de corriger les grands déséquilibres inhérents à l'ordre économique mondial en place, qui creuse le fossé entre pays développés et pays en développement. Je peux dire en toute conscience que la situation actuelle du monde arabe et africain illustre la crise de l'ordre mondial et son incapacité à concrétiser les valeurs et les principes sur lesquels a été fondée l'Organisation des Nations Unies.

La région arabe, berceau de la civilisation et de la culture égyptiennes, est aujourd'hui le foyer de certains des conflits internes les plus intenses dans l'histoire contemporaine, et celle qui est la plus menacée par le terrorisme. Qu'on en juge : un réfugié sur trois dans le monde est d'origine arabe, et la mer Méditerranée s'est transformée en plaque tournante de la migration irrégulière depuis les pays d'Afrique et d'Asie. Selon un rapport sur la pauvreté multidimensionnelle dans la région élaboré par la Ligue des Etats arabes en coordination avec l'ONU — il sera publié demain — les migrants fuient essentiellement la guerre civile et des conditions sociales et économiques difficiles.

L'Afrique reste au cœur de la politique étrangère de l'Egypte. Les racines de notre histoire plongent profondément dans ce continent-mère. Et nous sommes fiers de notre identité africaine et de notre appartenance à ce continent. L'Afrique est désormais confrontée aux mêmes menaces sécuritaires que celles auxquelles fait face la région arabe, et est un exemple vivant de la crise de l'ordre économique mondial qui est la source première de la pauvreté et des inégalités et le responsable principal des crises économique, politique et sociale qui menacent la stabilité et la sécurité internationales et qui rendent superflu le débat sur les objectifs de développement durable, pourtant nécessaire du fait de la déplorable situation internationale.

L'Egypte se trouve donc entourée des foyers de tension les plus graves au monde et n'a d'autre choix que de poursuivre sa voie avec confiance face à des dangers sans pareil, en se fondant sur une stratégie de développement ambitieuse centrée sur des réformes économiques profondes et audacieuses, qui visent avant tout à autonomiser les jeunes — qui forment la majorité de la population non seulement en Egypte, mais aussi dans la plupart des pays arabes et des pays en développement et qui vivent dans un monde interdépendant, complexe et en proie à des défis difficiles à relever par un pays, seul, quelles que soient ses capacités et quelle que soit sa détermination. Il est tout à fait naturel que l'ambitieuse stratégie de développement de l'Egypte soit sous-tendue par une politique étrangère dynamique fondée sur les principes moraux ancrés dans notre patrimoine et dans notre culture et basée sur le respect des principes juridiques de l'ordre mondial, que l'Egypte a aidé à mettre en place. Cette stratégie qui vise aussi à lever les obstacles qui entravent la réalisation des buts et objectifs de l'ONU repose sur les cinq grandes priorités et piliers suivants.

Premièrement, la seule sortie possible des crises dont pâtit la région arabe est l'attachement résolu au projet d'Etat national moderne, fondé sur les principes de citoyenneté, d'égalité, de primauté du droit et des droits de l'homme et rejetant toutes les tentatives d'allégeance à des constructions basées sur la doctrine, l'ethnie, la race ou la tribu. Toute réforme doit se faire obligatoirement dans le cadre de l'Etat national et ne saurait s'élever sur ces cendres. Ce principe est, pour résumer, l'essence même de la politique étrangère de l'Egypte et la base sur laquelle nous fondons nos approches visant le règlement des crises prolongées dans la région.

En Syrie, pays frère, toute sortie de crise doit passer par un règlement politique qui soit accepté par tous les Syriens et qui préserve l'unité de l'Etat syrien, sauvegarde ses institutions, élargit la base sociale et politique à toutes les composantes de la société syrienne, et prône la lutte résolue contre le terrorisme jusqu'à son élimination. La voie qui y mène passe par des négociations menées par les Nations Unies. L'Egypte appuie ces négociations avec la même résolution qu'elle met à condamner toute tentative de certaines parties de tirer profit de la tragédie syrienne pour

établir des zones d'influence régionales ou internationales ou pour poursuivre des politiques de subversion — pratiques dont notre région a souffert ces dernières années. Le moment est venu de les confronter de façon résolue et d'y mettre fin une fois pour toute.

De même que nous pensons qu'un règlement politique est la seule solution viable à la crise en Libye, qui fait face à des tentatives visant l'effondrement de l'Etat et la transformation du pays en terrain d'affrontements tribaux et en théâtre d'opérations des organisations terroristes et des trafiquants d'armes et d'êtres humains. Je réaffirme ici très clairement que l'Egypte ne permettra pas qu'on continue de porter atteinte à l'unité et à la sécurité de l'Etat libyen ou de manœuvrer aux fins de l'exploitation abusive des ressources du peuple libyen frère. Nous continuerons de travailler de près avec les Nations Unies pour parvenir à un règlement politique basé sur l'accord de Skhirat, qui a inspiré les propositions sur lesquelles se sont mis d'accord les Libyens lors de leurs réunions successives tenues ces derniers mois au Caire afin de sortir de l'impasse politique et de relancer le processus de règlement dans ce pays frère.

La même logique s'applique à l'approche adoptée par l'Egypte pour trouver un règlement aux crises en Iraq et au Yémen. L'Etat national moderne, unifié, capable et juste, est le seul moyen de régler les crises et de répondre aux aspirations légitimes des peuples arabes.

Deuxièmement, le moment est venu de trouver un règlement global et définitif à l'une des crises les plus anciennes dans notre région arabe, à savoir la question palestinienne, qui témoigne le mieux de l'incapacité du système mondial à mettre en œuvre une longue liste de résolutions de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité. Le règlement de cette question par le biais d'une solution juste fondée sur les résolutions de la légitimité internationale et la création d'un Etat palestinien indépendant à l'intérieur des frontières de 1967, avec pour capitale Jérusalem-Est, est la condition *sine qua non* pour permettre à toute la région de connaître la stabilité et de se consacrer au développement, et pour faire en sorte que les Nations Unies et le système mondial retrouvent leur crédibilité.

Il est indéniable que l'instauration de la paix privera le terrorisme de l'une des raisons principales invoquées pour justifier sa propagation dans la région, et permettra à tous les peuples de la région de vivre en paix et en sécurité. Le moment est venu d'abattre une fois pour toute le mur de la haine et de la rancune. Je peux affirmer ici que les arabes continuent de tendre leur main à la paix, et l'expérience de l'Egypte est là pour prouver que cette paix est possible et qu'elle constitue un objectif réaliste que nous devons tous nous efforcer sérieusement d'atteindre.

Qu'il me soit permis, M. le président, de sortir du texte et de m'adresser à tous ceux qui sont concernés par cette question, les Palestiniens en premier lieu.

Je m'adresse avant tout au peuple palestinien. Je lui dis qu'il est extrêmement important de s'unir derrière un objectif commun, d'aplanir ses divergences de vues, de ne perdre aucune occasion et d'être prêt à accepter la coexistence avec les autres — avec les Israéliens — afin d'instaurer la stabilité et la sécurité pour tous.

Je me tourne maintenant vers le peuple israélien. En Egypte, nous entretenons d'excellentes relations pacifiques avec les Israéliens depuis plus de 40 ans. Il est possible de répéter cette expérience — une excellente manière d'instaurer la paix et la sécurité tant pour les Israéliens que pour les Palestiniens. J'appelle les Israéliens à appuyer franchement leurs dirigeants politiques et à ne pas hésiter à les aider. Nous sommes tous derrière eux pour qu'ils réussissent dans cette tentative. Cette occasion pourrait ne pas se représenter.

Je lance à présent un appel à tous les pays épris de paix et de stabilité. A tous les Etats arabes, je leur dis de soutenir ces nobles efforts, à l'instar d'autres pays également, car, s'ils sont couronnés de succès, ils changeront le cours de l'histoire.

Je m'adresse aussi aux dirigeants américains et au président des Etats-Unis, et je leur dis que nous avons la possibilité d'ouvrir une nouvelle page de l'histoire de l'humanité et d'instaurer la paix dans la région.

Troisièmement, j'ai comme principe et priorité qu'il est impossible d'envisager un avenir pour l'ordre régional ou international dans lequel nous n'avons pas apporté une réponse définitive et globale au terrorisme. Il convient d'aborder cette question d'une manière qui permette d'éradiquer le terrorisme et d'éliminer ses racines et ses causes, tout en dénonçant ouvertement toute partie qui appuie ou finance le terrorisme ou qui lui offre des voies politiques et médiatiques ou des refuges.

Honnêtement, il n'y a pas lieu de discuter sérieusement de la crédibilité d'un système qui fait dans le deux poids deux mesures — un système qui combat le terrorisme tout en tolérant ses partisans mais qui envisage avec eux les moyens d'éliminer une menace qu'ils ont eux-mêmes créée. Pour que nous puissions être honnêtes et fidèles envers nos peuples, les membres des diverses alliances internationales doivent répondre aux questions pertinentes que nous soulevons par dévouement envers nos peuples. Ceux qui préfèrent la duplicité pour satisfaire des intérêts politiques étriqués évitent ces questions, au détriment des Etats et de leurs peuples. Nous ne permettrons sous aucune circonstance que les sacrifices consentis par nos peuples soient vains.

Nous, dans le monde musulman, devons regarder la réalité en face et œuvrer de concert pour rectifier les notions dévoyées qui sont devenues un prétexte idéologique pour le terrorisme et son discours destructeur. Comme les membres s'en souviendront, l'Egypte a lancé une initiative visant à rectifier le discours religieux afin de faire renaître les authentiques valeurs de tolérance de l'islam. Les institutions religieuses de l'Egypte sont actuellement engagées dans ce processus, en coordination avec les entités internationales pertinentes.

L'Egypte, qui lutte aujourd'hui sans relâche pour éliminer le terrorisme de son territoire, est déterminée à débusquer, combattre et éliminer le terrorisme avec détermination, où qu'il se manifeste. Il est évident que la lutte contre le terrorisme a figuré au premier plan des priorités de l'Egypte au cours de son mandat de membre du Conseil de sécurité en 2016-2017 et durant notre présidence du Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité. Nous ne souhaitons pas défendre uniquement l'avenir de l'Egypte, mais également l'avenir de la communauté internationale dans son ensemble.

Notre quatrième priorité est d'éliminer les causes profondes des crises internationales et les sources de menace à la stabilité internationale, ce qui nécessite de rendre opérationnel le principe de la responsabilité commune mais différenciée entre les membres de la communauté internationale, afin de réduire les écarts socio-économiques entre pays développés et pays en développement.

Comment l'ONU, le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable peuvent-ils être crédibles lorsque l'ordre économique international est lui-même responsable de l'augmentation des disparités, dans des proportions qui sont incompatibles avec les valeurs de justice et d'égalité ? Comment les pays les moins avancés, aussi déterminés soient-ils, pourraient-ils avoir la moindre possibilité de mettre en œuvre des réformes économiques fondamentales pour remédier à la mauvaise gestion de leurs ressources si on ne corrige pas les déséquilibres dans l'ordre économique international ? Ces ambitions nécessitent que les pays en développement participent davantage aux structures internationales de gouvernance économique et que leur accès aux financements, aux marchés et aux transferts de technologie soit facilité.

Cinquièmement, le règlement des différends dans le monde aujourd'hui ne peut se faire que dans le respect des principes du droit international et de la négociation, sur la base de principes juridiques, historiques et moraux, ainsi que dans le respect de la souveraineté des Etats et du

principe de non-ingérence dans les affaires intérieures des Etats. Plus de sept décennies après la création de l'Organisation des Nations Unies, les bras de fer et les jeux à somme nulle ne peuvent rester un moyen de servir les intérêts des uns et des autres — surtout dans le monde actuel, qui est fondé sur l'interdépendance mutuelle entre les nations et où il existe d'importantes possibilités de coopération et de compréhension pour réaliser les intérêts communs de tous.

Sur la base des principes que je viens de mentionner, l'Egypte a été à l'avant-garde des pays désireux de lancer l'initiative pour le bassin du Nil en 1999. L'Egypte s'est également efforcée de conclure un accord trilatéral avec le Soudan et l'Ethiopie, pour aborder la question du barrage de la renaissance sous l'angle de la coopération, d'une manière qui établisse un cadre juridique clair pour gérer la question conformément au droit international, aux principes établis et aux règles bien ancrées qui régissent les relations entre les Etats partageant des bassins hydrographiques transfrontières partout dans le monde. Cet accord reste un cadre juridique qui peut servir d'exemple pour refléter la logique de coopération et de partage entre les trois parties, aussi longtemps que la bonne foi persistera. Compte tenu du peu de temps disponible, il est d'une importance capitale de mettre en œuvre l'accord, afin de ne pas rater l'occasion de présenter un modèle efficace de gestion des relations entre les trois frères du bassin du Nil.

Notre rencontre en cette salle aujourd'hui est l'occasion de se livrer à une introspection authentique, au cours de laquelle nous devons reconnaître les diverses insuffisances qui empêchent le système international d'honorer les nobles objectifs et aspirations pour lesquels il a été fondé. C'est également l'occasion de renouveler notre engagement à mettre en place un ordre international plus équitable, étant donné que la réalisation de la justice sur le plan international reste une condition nécessaire pour relever les immenses défis auxquels le monde est confronté aujourd'hui et qui mettent en péril la crédibilité du système international.

La tragédie humanitaire vécue par la minorité rohingya au Myanmar est une raison supplémentaire de rappeler à la communauté internationale ses obligations morales, sans parler de ses responsabilités juridiques, telles qu'elles figurent dans la Charte des Nations Unies. Nous devons travailler rapidement à une solution durable qui mette fin à la situation tragique des civils et s'attaque aux causes profondes de la crise, qui est devenue une menace pour la sécurité régionale et la stabilité des pays voisins.

Nous devons progresser ensemble pour donner aux peuples du monde les moyens de reprendre le contrôle de leur destin et explorer de nouveaux horizons de coopération entre les membres de la communauté internationale. Nous devons vider des intérêts égoïstes et de la logique futile de la politique du pouvoir pour embrasser les horizons plus vastes des intérêts communs de l'humanité et de la coopération entre tous. Soyons fidèles à nous-mêmes et abandonnons la mentalité des politiques qui polarisent. Aujourd'hui, le monde a cruellement besoin de défendre les intérêts communs de l'humanité. Il incombe à tous les Etats de s'employer à établir des relations nouvelles entre tous les partenaires, sans aucune intention de nuire à qui que ce soit.

J'ai transmis le message de l'Egypte à l'Assemblée générale aujourd'hui, de manière explicite et claire. J'ai grand espoir que les efforts conjoints que nous déploierons au cours de la période à venir conduiront à un monde meilleur, plus sûr, stable et prospère. Longue vie à l'Egypte !

ANNEXE 57

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES, SOIXANTE-DOUZIÈME SESSION, DÉBAT GÉNÉRAL,
ALLOCATION DE SON ALTESSE LE CHEIKH ABDULLAH BIN ZAYED AL NAHYAN,
MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DE LA COOPÉRATION
INTERNATIONALE DES EMIRATS ARABES UNIS,
22 SEPTEMBRE 2017**

La PRESIDENTE PAR INTERIM (parle en anglais) : Je donne maintenant la parole au ministre des affaires étrangères des Emirats arabes unis, S. M. le cheikh Abdullah Bin Zayed Al Nahyan.

Le CHEIKH AL NAHYAN (Emirats arabes unis) (parle en arabe) : Je tiens, pour commencer, à féliciter M. Lajčák de son élection au poste de président de l'Assemblée générale à sa soixante-douzième session. Nous sommes convaincus que sa grande expérience des affaires internationales contribuera au succès de l'Assemblée, et sommes prêts à lui apporter tout le soutien et la coopération dont il pourrait avoir besoin. Je souhaite également remercier son prédécesseur, M. Peter Thomson, pour la manière dont il a dirigé les travaux de la session précédente.

Je profite par ailleurs de cette occasion pour exprimer au Secrétaire général les remerciements de mon pays pour les inlassables efforts qu'il déploie en vue de réformer le travail de l'ONU en matière de prévention des conflits et de réalisation de la paix et de la sécurité. Nous appuyons sans réserve sa vision, qui appelle la communauté internationale à coopérer plus étroitement face aux défis mondiaux, tant nouveaux qu'existants.

La politique étrangère des Emirats arabes unis est guidée par des principes qui correspondent à ceux qui sont consacrés par la Charte des Nations Unies, ainsi qu'aux dispositions du droit international — esprit de partenariat, promotion de l'état de droit, relations de bon voisinage et non-ingérence dans les affaires intérieures des autres Etats. Du fait de ces principes, nous sommes favorables au renforcement du rôle de l'ONU, ainsi qu'à la réforme du système et de ses entités, afin qu'elle puisse, d'une part, s'acquitter de son mandat s'agissant du maintien de la paix et de la sécurité internationales et, d'autre part, aider les pays à parvenir au développement et à la prospérité.

Les Emirats arabes unis s'emploient avec détermination et responsabilité, dans leur propre région et au-delà, à promouvoir la stabilité et le développement des pays arabes et à remédier aux ravages et à la destruction causés par les guerres menées dans notre région. Nous considérons que la sécurité et la stabilité sont indispensables pour le progrès des nations et des peuples, ainsi que pour garantir un avenir prometteur aux jeunes générations et une vie décente pour tous. Notre priorité collective doit être de promouvoir la paix et la stabilité.

En dépit d'efforts régionaux et internationaux sérieux, notre région continue de souffrir de crises qui ont notamment pour cause l'extrémisme et le terrorisme, une ingérence obstinée dans les affaires intérieures d'autres Etats, des politiques expansionnistes et agressives répondant à des ambitions hégémoniques, et des régimes qui cherchent à renforcer leur influence en appuyant les groupes extrémistes et terroristes dans le but de saper la légitimité des gouvernements en place. Nous devons protéger cette légitimité et empêcher le chaos et le conflit de se propager dans la région et dans le monde. Ces crises ont eu un coût énorme en termes de vies humaines et ont entraîné le déplacement de millions de personnes et la destruction des infrastructures. Si cette situation persiste, elle ne fera qu'engendrer davantage de violence et de destruction, et épuisera les ressources économiques et culturelles de notre région, mais aussi du monde entier. Il ne fait aucun doute qu'en tant que communauté internationale, nous avons accompli des progrès considérables dans la lutte contre les menaces humanitaires et les risques qui pèsent sur la sécurité, mais il est

possible de faire davantage pour restaurer la stabilité dans le monde arabe. Les Emirats arabes unis estiment donc que nous devons commencer par prendre les mesures ci-après dans la région.

Premièrement, nous devons préserver les progrès déjà accomplis en matière de développement et lever tous les obstacles qui menacent nos efforts collectifs de consolidation de la paix; à défaut, nous en serons réduits à simplement gérer les conflits. Cela vaut tout particulièrement pour la Libye, la Syrie, le Yémen et la Somalie, pays où des solutions politiques globales sont possibles et où la stabilité peut être rétablie. Mais nous ne pourrions y parvenir que si nous mettons un terme à l'ingérence extérieure dans les affaires arabes et si nous éliminons toutes formes d'appui aux groupes extrémistes et terroristes. A cet égard, nous appuyons les efforts déployés par l'ONU pour amener les parties à ces conflits à la table des négociations et parvenir à des solutions politiques globales aux crises qui sévissent dans notre région.

Deuxièmement, nous devons faire front commun pour rejeter fermement et catégoriquement l'extrémisme et le terrorisme dans toutes leurs manifestations. C'est la seule façon de combattre et d'éliminer ces fléaux. Nous pensons que le sommet arabo-islamo-américain à Riyad a été historique à tous les égards. Il a attiré un niveau de participation au plus haut niveau sans précédent, y compris celle, très importante, du président des Etats-Unis. Ses résultats ont montré que le monde arabe et islamique a pris une position ferme contre les racines idéologiques du terrorisme. Nous estimons que l'élimination de cette menace de notre région arabe est une tâche difficile, mais les campagnes pour libérer d'anciennes villes arabes si riches en histoire, comme Mossoul en Iraq et Moukalla au Yémen, de l'emprise des organisations terroristes montrent que nous pouvons accomplir beaucoup si nous travaillons ensemble pour lutter contre l'extrémisme et le terrorisme.

Troisièmement, nous devons prendre des mesures collectives afin d'identifier les pays qui soutiennent et financent le terrorisme et leur faire rendre des comptes. C'est pourquoi les Emirats arabes unis avec leurs alliés proches, le Royaume d'Arabie saoudite, le Royaume de Bahreïn et la République arabe d'Egypte, ont pris des mesures en vue de mettre fin à l'appui du Qatar à l'extrémisme et au terrorisme et de l'obliger à abandonner les politiques qui ont déstabilisé la région. Nous sommes déterminés à protéger nos intérêts nationaux, la sécurité du golfe Arabique et la stabilité de notre région. Les alliances entre certaines parties de notre région et des organisations ou entités dont l'objectif est de saper la paix et la sécurité dans le monde arabe et le reste du monde sont inacceptables. C'est un pari dans lequel nous serons tous perdants. Unissons-nous contre ceux qui financent, promeuvent et justifient l'extrémisme et le terrorisme. Nous avons un choix clair et une seule solution : lutter contre le terrorisme dans toutes ses manifestations et contre tous ses responsables, sans exception. Nous devons avoir une tolérance zéro à l'égard de ceux qui propagent la violence, la peur et la destruction parmi des innocents ou qui fournissent un appui et un refuge à des groupes terroristes. Avec ses amis dans la région, mon pays a donc pris des mesures souveraines, conformément au droit international, en vue de protéger la sécurité arabe et de contrer l'appui du Qatar au terrorisme.

Quatrièmement, nous devons promouvoir la compassion, la tolérance et l'inclusion, car aujourd'hui, plus que jamais, la région arabe a besoin de ces valeurs afin de faire barrage aux idéologies et aux discours trompeurs propagés par les extrémistes et les groupes terroristes, en particulier par le biais des médias sociaux. Mon pays travaille avec des partenaires régionaux et internationaux pour mettre en place des mécanismes qui rappellent à nos jeunes nos valeurs humaines communes et pour contrer la rhétorique du terrorisme. Plus précisément, les Emirats arabes unis ont créé et hébergent des institutions spécialisées telles que le centre Sawab, le centre international d'excellence pour la lutte contre l'extrémisme violent et le conseil musulman des anciens, dont le but est de démontrer la nature pacifique de notre religion islamique et d'offrir un forum pour la promotion de la paix dans les sociétés musulmanes. L'expérience nous a appris que nous devons dénoncer l'extrémisme et le terrorisme ainsi que la rhétorique qui les accompagne afin de les vaincre intellectuellement et de proposer un autre discours fondé sur les principes de la coexistence pacifique et de la tolérance. Dans le même temps, ces institutions promeuvent une

culture de coexistence pacifique et de tolérance. Il est toutefois regrettable que certains pays financent des plateformes de médias qui encouragent la violence, incitent à la haine et au sectarisme et fournissent un forum aux idéologies meurtrières du terrorisme. L'histoire a montré à maintes reprises que des conséquences catastrophiques attendent ceux qui suivent cette voie.

Les efforts que nous menons à l'échelon international pour instaurer la paix dans notre région ne seront pas couronnés de succès si nous ne parvenons pas à mettre fin à l'occupation israélienne des territoires palestiniens et arabes, qui se poursuit depuis sept décennies. La situation rend les jeunes gens vulnérables face à l'exploitation par des groupes terroristes, qui affirment qu'ils combattent uniquement pour leur libération et la réalisation de leurs aspirations.

Les politiques expansionnistes et hostiles de l'Iran continuent d'être le facteur commun à toutes les crises que notre région a connues, et sont un réel obstacle à tout progrès concret pour les résoudre. L'Iran s'ingère dans les affaires intérieures des autres Etats, et arme et soutient des groupes terroristes, tels que les houthistes et le Hezbollah, ainsi que des groupes et cellules en Iraq, en Syrie, au Yémen, au Liban, en Arabie saoudite, à Bahreïn et au Koweït. L'Iran ne viole pas seulement de façon flagrante le principe de souveraineté, mais continue d'exploiter les crises dans le monde arabe afin de saper la sécurité régionale, de semer la discorde et d'alimenter les conflits. Il doit comprendre que la coexistence pacifique, fondée sur le respect mutuel de la souveraineté, est la seule base viable pour des relations harmonieuses dans la région.

Du haut de cette tribune, nous réaffirmons la position ferme de notre pays quant à son droit légitime à la souveraineté sur les trois îles de la grande Grande-Toumb, de la Petite-Toumb et d'Abou Moussa que l'Iran occupe en violation du droit international et de la Charte des Nations Unies. Nous ne cesserons de réclamer à l'Iran qu'il restitue les îles occupées à leurs propriétaires légitimes soit volontairement, soit par d'autres voies pacifiques, conformément aux résolutions adoptées sur cette question et aux décisions de la Cour internationale de Justice.

Deux années se sont écoulées depuis la signature de l'accord nucléaire avec l'Iran, sans aucun signe de changement dans son comportement hostile. Il continue de développer son programme nucléaire et de violer la lettre et l'esprit de l'accord. Nous sommes donc favorables à des contrôles renforcés sur le programme nucléaire iranien et à la poursuite de l'évaluation de l'accord et de ses dispositions. Nous considérons que le comportement tout aussi provocateur de la Corée du Nord, qui continue de développer son programme nucléaire et de missiles balistiques, n'a qu'un seul objectif, à savoir acquérir davantage de puissance destructrice pour menacer la paix et la stabilité dans sa région et dans le reste du monde. Les politiques agressives de l'Iran et de la Corée du Nord ne sont pas compatibles avec leur appartenance à une organisation internationale dont la préoccupation première est le maintien de la paix et de la sécurité internationales.

Si nous voulons rétablir la sécurité dans notre région et protéger nos peuples des conflits et de l'extrémisme, nous devons faire du développement, dans ses dimensions aussi bien humaines que stratégiques, notre priorité absolue. Nous devons offrir des possibilités et donner de l'espoir aux jeunes générations afin qu'elles puissent affronter l'avenir avec optimisme et confiance. Voilà pourquoi mon pays s'efforce de réaliser des progrès économiques et humains et contribue à des projets de relèvement et de reconstruction dans des pays touchés par un conflit afin de leur permettre de rétablir la sécurité et la stabilité.

Nous poursuivons notre approche humanitaire pour atténuer les souffrances des réfugiés. Nous appuyons les réfugiés aux niveaux international et régional, en vue de les protéger et d'améliorer leurs conditions de vie en fournissant une assistance humanitaire et une aide au développement. Toutefois, nous tenons à souligner que la gestion de crises par la seule fourniture d'une telle aide n'est pas une solution durable si nous ne parvenons pas à nous attaquer à leurs causes profondes. A cet égard, nous réaffirmons que l'ONU doit assumer la responsabilité qui lui incombe de trouver des solutions aux crises humanitaires et politiques et d'en gérer les graves conséquences, notamment s'agissant des récents actes de violence et de nettoyage ethnique, tels

que ceux qui ont été commis au Myanmar contre les Rohingya. Les Emirats arabes unis condamnent la violence, les déplacements et les châtements collectifs qui ont été infligés aux Rohingya et continueront de leur fournir une aide afin de réduire leurs souffrances.

Dans ce contexte, je voudrais également mentionner l'intransigeance des rebelles houthistes qui s'opposent à un règlement politique de la crise et aux initiatives humanitaires au Yémen, comme le montrent leurs actions qui perturbent et retardent les efforts de secours et les initiatives visant à remédier à cette tragédie humanitaire. Nous continuerons néanmoins à œuvrer avec diligence et détermination, au sein de la coalition arabe, aux côtés de nos amis et frères et sous la direction éclairée de l'Arabie saoudite, sur les volets politique et humanitaire au Yémen afin de répondre aux besoins humanitaires et de développement du peuple yéménite, en particulier les femmes et les enfants, et de rétablir la stabilité dans ce pays.

Les Emirats arabes unis estiment que c'est en regardant vers l'avenir, en promouvant les valeurs humaines et le développement humain et en répondant aux aspirations des jeunes que les peuples et les pays peuvent œuvrer le mieux au développement et à la prospérité. Mon pays applique une politique qui va au-delà de la construction des infrastructures nécessaires et de la satisfaction des besoins essentiels de sa population, notamment en matière de soins de santé, de nutrition et d'éducation, et a adopté un modèle fondé sur les principes de bonne gouvernance et de tolérance et sur sa vision d'une société heureuse. Nous avons également créé un environnement sûr permettant aux femmes et aux jeunes de réaliser leurs rêves et leurs aspirations et de participer au développement de leur pays. Cela a permis à notre pays de devenir le champion de l'innovation et d'obtenir un certain nombre de réalisations révolutionnaires, se transformant ainsi en un symbole d'espoir pour les jeunes générations de la région. Nous sommes conscients que le plus grand défi que nous devons relever consiste à faire en sorte que notre développement soit durable et à nous préparer à l'après-pétrole. Il s'agit d'une priorité existentielle qui est présente dans tout ce que nous entreprenons.

Les Emirats arabes unis estiment que les valeurs et les principes qui ont toujours été les nôtres sont le patrimoine de l'humanité et de l'histoire et doivent être célébrés et transmis de génération en génération. Nous avons donc proclamé 2018 l'année de Zayed, en mémoire et en signe de reconnaissance des réalisations du père fondateur des Emirats arabes unis et dans le but de consolider ses valeurs alors que nous continuons à réaliser sa vision en édifiant et en faisant progresser notre nation.

Nous sommes à la croisée des chemins : d'un côté, il y a ceux qui luttent pour la paix, le développement, la modernité et l'avenir et de l'autre, les forces des ténèbres, de la destruction, du sabotage et du chaos. Dans ce combat nécessaire et juste, nous devons rester unis pour éradiquer l'extrémisme et le terrorisme et éliminer les forces qui ravagent notre région afin de continuer à bâtir un avenir radieux et plein d'espoir.

ANNEXE 58

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES, SOIXANTE-DOUZIÈME SESSION, DÉBAT GÉNÉRAL,
ALLOCUTION DE S. EXC. LE CHEIKH KHALID BIN AHMED BIN MOHAMED AL-KHALIFA,
MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE BAHREÏN, 22 SEPTEMBRE 2017**

La PRESIDENTE PAR INTERIM (parle en anglais) : Je donne maintenant la parole au ministre des affaires étrangères du Royaume de Bahreïn, S. Exc. le cheikh Khalid Bin Ahmed Al-Khalifa.

Le CHEIKH AL-KHALIFA (Bahreïn) (parle en arabe) : Tout d'abord, je tiens à féliciter sincèrement M. Lajčák — et son pays ami, la Slovaquie —, pour son élection à la présidence de l'Assemblée générale à sa présente session et à l'assurer de notre pleine coopération dans l'exécution des fonctions qui lui sont confiées. Nous sommes pleinement convaincus que grâce à ses connaissances et à sa vision claire, il mènera avec succès les travaux de la présente session. Par ailleurs, je me félicite du thème qu'il a choisi pour la présente session, à savoir «Priorité à l'être humain : paix et vie décente pour tous sur une planète préservée». Ce thème important répond aux attentes de tous les pays et les peuples. Je saisis également cette occasion pour exprimer ma profonde gratitude à son prédécesseur, S. Exc. M. Peter Thomson, pour sa présidence avisée et compétente de la session précédente.

Je renouvelle mes félicitations au Secrétaire général, M. António Guterres, et je salue ses efforts inlassables, ainsi qu'il ressort de son rapport très utile sur les activités de l'Organisation (A/72/1), dans lequel il démontre sa détermination à réformer sa structure et sa gestion, à accroître son rôle dans la consolidation de la paix et de la sécurité internationales et à appuyer le développement durable en réponse aux défis et à l'évolution des situations auxquels nous sommes confrontés. A cet égard, je salue également les efforts de S. Exc. le président Donald Trump des Etats-Unis d'Amérique visant à appuyer la réforme de l'Organisation des Nations Unies. Le Royaume de Bahreïn a été parmi les premiers pays à signer la déclaration politique qu'il a engagée à l'appui du programme de réforme du Secrétaire général pour l'Organisation des Nations Unies.

Je manquerais à mon devoir si je n'exprimais pas les sincères condoléances du Royaume de Bahreïn aux Etats-Unis d'Amérique, au Mexique et aux nations des Caraïbes ainsi qu'à leurs peuples pour les catastrophes naturelles dont ils ont été victimes et qui ont fait de nombreuses victimes, ainsi que des dégâts matériels. Je réitère notre solidarité avec eux, et je prie pour qu'ils se remettent rapidement des conséquences de ces catastrophes.

Sous la direction de S. M. le roi Hamad bin Isa Al-Khalifa, roi du Royaume de Bahreïn; de S. A. R. le prince Khalifa Bin Salman Al-Khalifa, premier ministre ; et de S. A. R. le prince Salman bin Hamad Al-Khalifa, prince héritier, vice-commandant suprême et premier vice-premier ministre, le Royaume de Bahreïn reste fidèle à sa politique constante de renforcement des partenariats avec l'Organisation des Nations Unies et avec ses divers organismes afin de manifester sa solide confiance dans le rôle que l'Organisation joue pour parvenir à un monde plus stable et plus prospère.

En conséquence, cette année a été marquée par de nombreuses initiatives de coopération fructueuse, notamment la création du prix de l'autonomisation des jeunes pour atteindre les objectifs de développement durable du roi Hamad, visant à consolider les efforts des entités gouvernementales et privées en vue de renforcer la contribution des jeunes au processus de développement durable.

En mars, le prix mondial pour l'autonomisation des femmes de la princesse Sabeeka bint Ibrahim Al-Khalifa a été officiellement lancé. Ce prix, nommé d'après l'épouse de S. M. le roi et président du conseil supérieur de la femme, est tout à fait conforme aux objectifs de

l'Organisation des Nations Unies en ce qui concerne le renforcement de la participation des femmes au développement. Il traduit également l'expérience pionnière de femmes bahreïniennes, aux niveaux national et international.

De même, la conférence internationale de la jeunesse pour parvenir au développement durable s'est tenue sous le parrainage de S. A. le cheikh Nasser bin Hamad Al-Khalifa, représentant de S. M. le roi pour les affaires caritatives et de la jeunesse, en collaboration avec le Programme des Nations Unies pour le développement. Elle a mis l'accent sur la sensibilisation des jeunes aux objectifs de développement durable de l'ONU et sur le renforcement de leur rôle dans la réalisation de ces objectifs.

Dans le contexte du vif intérêt de Bahreïn à poursuivre ses efforts pour atteindre les objectifs de développement durable et maintenir sa position de premier plan parmi les pays dont les indicateurs sont très élevés dans le domaine du développement humain, selon des sources internationales, le Bahreïn attend avec intérêt la signature prochaine d'un cadre de partenariat stratégique avec l'Organisation des Nations Unies pour la période 2017-2020.

Mon pays a également progressé sur la voie de l'élimination du travail forcé et de la traite des êtres humains en ratifiant les protocoles et accords internationaux pertinents. Il a en outre publié une loi interdisant toute forme de traite des êtres humains, avec des peines sévères prononcées à l'encontre des auteurs, tout en mettant également en œuvre le système national d'orientation pour les victimes de la traite — le premier du genre dans la région — qui prévoit un mécanisme pour surveiller cette pratique illégale et y remédier.

Récemment, le Royaume de Bahreïn a adopté la loi sur le code unifié de la famille, un outil législatif essentiel pour la consolidation de la stabilité de la famille et la préservation de tous ses droits sans exploitation ou mauvais traitements. Cette loi est basée sur les nobles enseignements de l'islam et les principes consacrés par la Constitution bahreïnienne, notamment celui selon lequel la famille est le fondement de la société. Cette loi témoigne également de l'attachement du Bahreïn aux instruments internationaux relatifs à la famille et aux femmes, et plus particulièrement le comité pour l'élimination de la discrimination à l'égard des femmes.

Pour appuyer les efforts que déploie l'ONU en matière de lutte contre le réchauffement climatique et ses répercussions en termes de changements climatiques, le Royaume de Bahreïn a déposé son instrument de ratification de l'Accord de Paris sur les changements climatiques en décembre 2016, renouvelant ainsi son attachement à cet accord historique, dont nous espérons qu'il permettra de consolider les efforts internationaux en matière de lutte contre ce phénomène dangereux.

Le Royaume de Bahreïn est fermement convaincu que le maintien de la stabilité et de la sécurité au Moyen-Orient et dans le monde entier exige de mobiliser une forte volonté politique commune et de déployer des efforts collectifs pour garantir le respect des principes de base qui sous-tendent les relations entre les Etats, notamment les liens de bon voisinage, la non-ingérence dans les affaires intérieures d'autres Etats et le respect des conventions et instruments internationaux afin que nous soyons en mesure de lutter contre le plus grave problème auquel nous sommes confrontés, le terrorisme, et de dissuader les personnes et les entités d'appuyer et de financer de telles activités. C'est d'autant plus important de nos jours que le terrorisme ne se limite plus à des organisations terroristes que nous pouvons combattre et éliminer. Il est devenu un outil qu'utilisent des Etats déterminés à déclencher des crises dans d'autres pays pour satisfaire leurs propres objectifs. Ces Etats sont donc devenus pleinement complices des auteurs d'actes de terrorisme, et ils sont également un facteur de déstabilisation de la paix et de la sécurité internationales.

Compte tenu de l'importance stratégique de la paix et de la sécurité pour notre région vitale, mon pays souhaite créer des partenariats stratégiques dans sa région et avec ses alliés. En tant que

partenaires, nous pouvons collaborer pour préserver la sécurité de la région du Golfe, lutter contre le terrorisme et protéger les voies de la navigation et du commerce internationaux, en particulier en instaurant une coopération étroite entre la force de défense de Bahreïn et la V^e flotte américaine, qui est basée au Royaume de Bahreïn.

Le sommet des pays du Conseil de coopération du Golfe (CCG) et des Etats-Unis d'Amérique, qui s'est tenu en mai au Royaume d'Arabie saoudite, a abouti à l'adoption d'un mémorandum d'accord en vue de la création d'un centre chargé de lutter contre le financement du terrorisme. Cette initiative et le sommet arabo-islamo-américain sont des jalons importants dans la lutte contre le terrorisme car ils établissent un partenariat stratégique efficace entre les Etats-Unis d'Amérique, les Etats du CCG et les autres pays arabes islamiques.

Nous réaffirmons que le centre mondial pour la lutte contre les idéologies extrémistes, qui a été inauguré à Riyad en marge du sommet entre le CCG et les Etats-Unis, contribuera de manière significative à la lutte contre les idéologies extrémistes et à la promotion des valeurs de tolérance et de coexistence dans le monde. Dans ce contexte, je salue l'adoption par l'Assemblée générale de la résolution 71/291, qui porte création du bureau de lutte contre le terrorisme. L'adoption de cette résolution marque une avancée importante vers la consolidation des efforts internationaux en matière de lutte contre ce fléau.

Il n'est plus acceptable qu'il y ait parmi nous des pays voyous qui continuent d'occuper le territoire d'autres Etats, ce en quoi ils violent leur souveraineté, menacent la paix et la sécurité internationales, soutiennent l'extrémisme et le terrorisme et propagent la haine et l'anarchie. Il n'est plus possible de permettre à ces pays de s'associer aux efforts que nous déployons pour éliminer les problèmes, régler les conflits et mettre fin aux tragédies humanitaires complexes — des situations que ces pays ont contribué à aggraver. Nous devons leur refuser la possibilité d'évoluer parmi nous et d'utiliser leur voix à mauvais escient pour satisfaire leurs ambitions et leurs objectifs hostiles. La communauté internationale dans son ensemble a le devoir et la responsabilité de se dresser contre ces pays. Ceux-ci doivent honorer leurs engagements et adhérer à la volonté internationale collective de réaliser la paix, le développement et le bien-être. Dans le cas contraire, ils doivent répondre de leurs actes et subir l'isolement et les graves conséquences qui découlent des résolutions et des lois internationales.

Dans ce contexte, et pour consolider les efforts de lutte contre le terrorisme et l'extrémisme, le Royaume de Bahreïn, le Royaume d'Arabie saoudite, les Emirats arabes unis et la République arabe d'Egypte, avec l'appui de nombreux autres pays, ont exercé leur droit souverain, en vertu du droit international, et couper leurs liens avec le Qatar. Cette décision est intervenue après une longue période durant laquelle nous avons fait preuve de patience et tenté par tous les moyens de stopper les politiques qatariennes qui violaient les relations fraternelles de bon voisinage et de non-ingérence dans les affaires intérieures des Etats.

Le Qatar finance et abrite des terroristes et des fuyitifs et il diffuse un discours rempli de haine et d'extrémisme par le biais des médias, des individus et des institutions qui l'appuient — que nous avons tous inscrits sur une liste consolidée de personnes et d'entités terroristes et dont la plupart figurent également sur les listes internationales de terroristes. Nous avons pris ces mesures pour exposer clairement la situation au monde entier, ainsi que les répercussions de ce terrorisme, qui s'est propagé à de nombreux pays, notamment le mien. Le Qatar a systématiquement appuyé des actes terroristes dont nous avons été victimes au Royaume de Bahreïn et qui ont coûté la vie à un grand nombre de civils innocents et de membres des forces de sécurité. Il le fait pour compromettre la sécurité nationale et la paix sociale et pour renverser le système de gouvernance avec l'appui des entités qui lui sont affiliées.

Nous avons donc la responsabilité collective de protéger nos Etats et nos peuples contre ceux qui cherchent à leur faire du mal, et nous devons combattre ces forces avec fermeté. Si le Qatar est sérieux — par ses actions, pas seulement par ses paroles — quand il parle de dialogue et de

regagner sa place parmi nous, alors il doit répondre favorablement et accéder en toute transparence à nos exigences raisonnables, sur la base des principes énoncés dans la déclaration conjointe publiée à la suite de la réunion des quatre pays cités, qui s'est tenue au Caire le 5 juillet, conformément aux pactes et instruments internationaux. A cet égard, nous apprécions vivement les efforts inlassables et les bons offices de S. A. le cheikh Sabah Al-Ahmed Al-Jaber Al-Sabah, émir de l'Etat du Koweït.

Nous soulignons que toutes les mesures prises contre le Qatar ne visent ni nos peuples ni le peuple qatarien, envers lequel nous n'avons qu'affection et respect et auquel nous sommes liés par la religion, des liens familiaux et une histoire commune. Nous défendrons toujours sa sécurité et sa stabilité, et à cette fin, nos pays ont pris un certain nombre de mesures afin de faire face aux problèmes à caractère humanitaire, notamment en ce qui concerne les relations familiales et les problèmes de santé, comme en atteste clairement le fait que le Royaume d'Arabie saoudite a récemment mis des installations à disposition des Qatariens, notamment à l'occasion du pèlerinage du hajj et de la omra. Cela confirme les liens étroits qui nous unissent et réfute les allégations de blocus ou de violations des droits de l'homme.

Je saisis cette occasion pour transmettre les félicitations de mon pays au Royaume d'Arabie saoudite pour la grande réussite de la saison du hajj, qui a été largement saluée par tous les participants à cet important rite islamique. C'est une réponse forte à ceux qui tentent de politiser le hajj et de le transformer en une excuse pour promouvoir le terrorisme et la sédition. Le Gouvernement saoudien, conformément à son objectif le plus noble, a ainsi démontré sa capacité exceptionnelle à protéger les deux saintes mosquées et autres lieux saints, ainsi que tous les pèlerins qui ont observé les rites du hajj et de la omra.

Les régimes qui cherchent constamment à propager l'anarchie et le mal sont des instruments de destruction et seront les plus grands perdants tandis qu'ils s'écartent des valeurs de coopération entre les nations. Tel est le cas de la République islamique d'Iran, dont la population est en proie à l'oppression, à la souffrance et à la pauvreté alors que des potences sont dressées dans la rue. Les conditions de vie sont difficiles et ont fait reculer ce peuple — qui a une histoire et une civilisation riches — de plusieurs décennies. Ses ressources sont gaspillées pour alimenter la violence et saper la sécurité régionales afin de satisfaire les ambitions hégémoniques et expansionnistes de l'Iran par l'intermédiaire des gardiens de la révolution et des entités qui leur sont affiliées, notamment l'organisation terroriste Hezbollah au Liban et en Syrie, les milices au Yémen et les cellules et groupes terroristes au Royaume de Bahreïn, au Royaume d'Arabie saoudite, dans l'Etat du Koweït et en République d'Iraq, ainsi que dans d'autres pays qui sont visés par des actes hostiles depuis très longtemps.

D'ailleurs, dans l'allocution qu'il a prononcée devant l'Assemblée générale (voir A/72/PV.3), le président des Etats-Unis a fait, à notre sens, une lecture juste de la situation, exposant clairement la nature dangereuse du régime iranien, un régime hérétique qui met en péril la paix dans la région, contraignant ainsi la communauté internationale à lui tenir tête pour l'empêcher de poursuivre ses politiques ainsi que son appui et son financement au terrorisme et pour le forcer à respecter la souveraineté des pays voisins. Œuvrant toujours au service des peuples et de la paix, le Bahreïn réaffirme que le rétablissement des liens naturels avec l'Iran n'est possible que s'il renonce à ses politiques d'hégémonie sectaire et idéologique, respecte les valeurs nationales des peuples, cesse de vouloir exporter sa révolution fondée sur un système et un gouvernement théocratiques, respecte les principes de bon voisinage et de non-ingérence dans les affaires intérieures, met fin à son occupation des trois îles émiriennes de la Grande-Toumb, de la Petite-Toumb et d'Abou Moussa, et répond positivement aux efforts pacifiques que déploient les Emirats arabes unis pour recouvrer leur souveraineté sur leur territoire soit par la négociation sérieuse et directe soit en renvoyant l'affaire à la Cour internationale de Justice.

Ailleurs, la République d'Iraq qui a pâti pendant longtemps et pâtit encore aujourd'hui des interventions étrangères qui en ont fait un théâtre de conflits, a enregistré un succès qui mérite

d'être salué et appuyé. Ce pays frère a en effet réussi avec les moyens dont il dispose à libérer Mossoul et Tell Afar de l'emprise de l'organisation terroriste Daech. Cette victoire n'aurait jamais été possible sans les sacrifices immenses consentis par les forces iraqiennes, sans la détermination du Gouvernement de M. Haider Al Abbadi et sans le soutien de la coalition internationale contre l'Etat islamique d'Iraq et du Levant à laquelle participe activement le Royaume de Bahreïn. Nous renouvelons notre appui indéfectible à tous les efforts visant à rétablir la sécurité et la stabilité partout en Iraq et à préserver sa souveraineté, son indépendance et son intégrité territoriale.

En ce qui concerne la situation au Yémen, nous réaffirmons notre appui constant au Gouvernement légitime de S. Exc. M. Abdrabuh Mansour Hadi, président de la République du Yémen. Cet appui se reflète dans notre participation à la coalition arabe constituée pour rétablir la légitimité au Yémen. Nous appuyons toutes les mesures prises par le Gouvernement légitime pour étendre son autorité à l'ensemble du territoire yéménite, mettre fin au coup d'Etat des milices appuyées de l'étranger, et trouver une solution politique globale conforme aux résolutions pertinentes et aux documents convenus, à savoir l'initiative du Conseil de coopération du Golfe et son mécanisme de mise en œuvre, les conclusions issues du dialogue national et la résolution 2216 (2015) du Conseil de sécurité, afin de mettre fin à toutes les formes d'intervention étrangère et de remédier à la situation humanitaire difficile du peuple yéménite frère. Nous réaffirmons que nous ne soutenons aucune partie yéménite contre une autre, mais que nous nous opposons tout simplement à l'ingérence étrangère qui ne cherche aucunement le bien de ce pays cher à notre cœur. Nous saluons par ailleurs les efforts déployés à cet égard par M. Ismail Ould Cheikh Ahmed, envoyé spécial du Secrétaire général pour le Yémen.

Pour ce qui est de la République arabe syrienne, nous exhortons la communauté internationale à redoubler d'efforts pour protéger la vie des civils et contraindre toutes les parties à décréter un cessez-le-feu et à mettre en place des zones de désescalade, garantir l'accès de l'aide humanitaire aux régions assiégées et aider les pays qui accueillent des Syriens en grand nombre, au premier rang desquels le Royaume hachémite de Jordanie. Il convient aussi d'appuyer tous les efforts visant à trouver un règlement politique qui préserve l'intégrité territoriale de la Syrie et mette fin à l'ingérence étrangère dans les affaires de ce pays. Il faut par ailleurs éliminer tous les groupes terroristes présents dans ce pays et créer les conditions de sécurité nécessaires pour permettre à tous les Syriens de déterminer activement leur avenir, sur la base du communiqué de Genève (A/66/865, annexe) et des résolutions 2254 (2015) et 2268 (2016) du Conseil de sécurité. Nous réaffirmons à cet égard notre appui aux pourparlers d'Astana et aux efforts de l'envoyé spécial du Secrétaire général pour la Syrie, M. Staffan de Mistura, qui, nous l'espérons, contribueront à mettre fin à cette crise qui se prolonge.

En Libye, nous saluons la libération de plusieurs grandes villes jusque-là aux mains des organisations terroristes. Nous réaffirmons notre plein appui à tous les efforts pour parvenir à un consensus entre toutes les parties libyennes et mettre en œuvre les dispositions de l'accord politique conclu à Skhirat. Parmi ces efforts, il y a notamment ceux déployés par les voisins de la Libye ainsi que les rencontres, organisées aux Emirats arabes unis et en France, entre M. Faiez Mustafa Serraj, président du conseil de la présidence du Gouvernement d'entente nationale libyen, et le maréchal Khalifa Haftar, commandant en chef de l'armée nationale libyenne. Nous espérons que ces efforts se poursuivront afin de garantir l'unité et l'intégrité territoriale de la Libye et de concrétiser les aspirations de son peuple frère au développement et au progrès. Nous saluons la nomination de M. Ghassan Salamé en tant que représentant spécial du Secrétaire général pour la Libye, et lui souhaitons plein succès.

Sur la question du Sahara marocain, le Royaume de Bahreïn réaffirme la nécessité d'appuyer les négociations en vue d'un règlement politique définitif et consensuel de cette question dans le cadre de la souveraineté nationale du Royaume du Maroc et sur la base des résolutions du Conseil de sécurité qui ont confirmé le sérieux de l'initiative marocaine d'autonomie. Nous invitons vivement l'ensemble des parties à coopérer pleinement avec l'ONU à cet égard.

Nous condamnons catégoriquement ce qui se passe actuellement au Myanmar et le sort qui y est réservé aux musulmans, qui sont victimes de violations et d'un recours excessif à la force, et nous demandons au Gouvernement de ce pays de respecter son obligation de protéger les Rohingya et de faciliter l'acheminement de l'aide et des secours qui leur sont destinés, afin de mettre fin à ce drame humanitaire.

La question palestinienne figure en tête des priorités de la politique étrangère du Royaume de Bahreïn, qui s'est toujours tenu aux côtés du peuple palestinien frère dans son aspiration légitime à recouvrer l'ensemble de ses droits, y compris à créer son Etat indépendant le long de la frontière du 4 juin 1967, avec Jérusalem-Est pour capitale, conformément aux résolutions pertinentes, à l'initiative de paix arabe et à la solution des deux Etats. Nous nous félicitons des mesures positives prises dernièrement par les factions palestiniennes pour mettre fin à la division, en faisant passer les intérêts supérieurs du peuple palestinien avant tout autre, grâce au dialogue politique et à la non-violence. Nous saluons le rôle déterminant joué à cet égard par le président de la République arabe d'Egypte, S. Exc. M. Abdel Fatah Al Sisi, qui confirme la place centrale de l'Egypte s'agissant d'appuyer et de soutenir les causes de la nation arabe, dont elle est un atout stratégique et un pilier fondamental en faveur de la sécurité et de la stabilité dans la région.

La question palestinienne n'est pas une question religieuse — la Palestine est le berceau des religions qui y ont toutes toujours coexisté en harmonie —, mais une question politique par excellence, celle de l'occupation d'un territoire qui doit cesser, du retour des réfugiés dans leur patrie, et du recouvrement par un peuple de ses droits spoliés. Voilà ce qu'Israël, nonobstant ses préoccupations sécuritaires, doit comprendre. Israël et les Israéliens ne connaîtront la paix que lorsqu'ils renonceront à toutes les formes de violence contre les Palestiniens, cesseront de les priver de leurs droits et de confisquer leurs biens, mettront fin à leurs activités d'implantation et à leur profanation des lieux saints, en particulier leurs agressions contre la mosquée Al-Aqsa, qui sont autant d'actes de provocation qui mettent en rage tous les musulmans du monde et empêchent la reprise du processus de paix et bloquent toutes les initiatives régionales et internationales menées en appui.

Nous tenons ici à saluer le travail louable de l'Office de secours et de travaux des Nations Unies pour les réfugiés de Palestine dans le Proche-Orient et l'aide importante qu'il apporte aux Palestiniens à l'intérieur du territoire ainsi que dans les pays voisins.

Le Royaume de Bahreïn insiste sur la nécessité de parvenir à l'adhésion universelle au traité d'interdiction complète des essais nucléaires, en tenant compte du droit de tous les peuples d'utiliser l'énergie nucléaire à des fins pacifiques. Nous insistons également sur le fait qu'Israël doit mettre en œuvre les résolutions issues de la conférence des parties chargées d'examiner le traité sur la non-prolifération des armes nucléaires de 1995 au sujet de la création d'une zone exempte d'armes nucléaires au Moyen-Orient. Nous soulignons également que l'Iran doit respecter la résolution 2231 (2015) du Conseil de sécurité concernant l'accord sur le programme nucléaire iranien, notamment les dispositions portant sur les missiles balistiques et autres armes, sans quoi il devra faire face à des sanctions sévères s'il viole de quelque façon que ce soit ses engagements au titre de cette résolution ou ceux découlant du système de garanties internationales de l'Agence internationale de l'énergie atomique. En outre, nous nous félicitons de la résolution 2375 (2017) du Conseil de sécurité, imposant de nouvelles sanctions à la Corée du Nord, en raison de la poursuite de ses essais nucléaires et de missiles balistiques, qui menacent les pays voisins et la paix et la sécurité internationales.

Depuis sa création en tant qu'entité arabe et islamique en 1783, le Royaume de Bahreïn est fermement convaincu de l'importance de l'action collective pour la sécurité, le développement et la prospérité. Bahreïn met l'ensemble de ses moyens au service de son peuple, de sa région et du monde. Depuis des temps immémoriaux, Allah l'a béni en lui donnant des dirigeants sages dotés d'un grand sens des responsabilités pour ce qui est de réaliser l'objectif ultime de relations idéales avec ses voisins. Bahreïn suivra toujours cette voie et ne s'en écartera jamais. Il restera un membre

actif de la communauté internationale et un partenaire de confiance dans le monde arabe et islamique et continuera d'adhérer strictement à cette approche, qui constitue la base solide de ses relations étrangères. Nous resterons ouverts à toutes les cultures et à tous les peuples, dans un esprit de tolérance et de modération, et continuerons d'avancer sur la voie du progrès et du développement avec détermination et persévérance afin de préserver nos acquis, notre développement et notre prospérité.

ANNEXE 59

**RÉSUMÉ DE L'ALLOCATION FAITE PAR S. EXC. M. ADEL AHMED AL-JUBEIR,
MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE L'ARABIE SAOUDITE,
LORS DU DÉBAT GÉNÉRAL LE 23 SEPTEMBRE 2017,
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES,
SOIXANTE-DOUZIÈME SESSION**



UN Photo/ Téléchargement

RÉSUMÉ :

M. ADEL AHMED AL-JUBEIR, ministre des affaires étrangères de l'Arabie saoudite, a rappelé que son pays célébrait aujourd'hui sa fête nationale. Pour le ministre, rien ne justifie la persistance du conflit israélo-palestinien alors que des solutions sont proposées par la communauté internationale, notamment l'Initiative arabe de paix, qui préconise le retrait d'Israël des territoires occupés en 1967 et l'indépendance de la Palestine avec Jérusalem-Est comme capitale. Il a invité la communauté internationale à traduire cette proposition en réalité.

M. Al-Jubeir a dénoncé le «coup d'État» des Houthis au Yémen, expliquant que l'action militaire de la coalition menée par son pays visait à rétablir l'ordre constitutionnel et les autorités légitimes. Il a aussi réaffirmé le soutien total de l'Arabie saoudite au processus politique que mène l'ONU au Yémen. Compatissant à la souffrance du peuple yéménite, le Gouvernement saoudien a débloqué pas moins de 8 milliards de dollars pour l'assistance humanitaire dans le pays au cours des dernières années, a fait valoir le ministre. Il a également assuré que son pays avait ouvert ses portes aux réfugiés syriens depuis le début de la crise dans ce pays.

M. Al-Jubeir a en outre condamné la politique de répression et de déplacement forcé que le Gouvernement du Myanmar mène contre la minorité musulmane des Rohingya et a appelé à une action urgente pour mettre un terme à cette tragédie.

Le ministre a assuré que l'Arabie saoudite était engagée contre le terrorisme sous toutes ses formes. Il a appelé à faire tarir les sources de financement du terrorisme. C'est cette ambition qui explique l'action d'isolement entreprise contre le Qatar, a-t-il justifié, accusant ce pays de financer le terrorisme et de permettre ainsi la dissémination des discours de haine. De même, il a accusé l'Iran de jouer un rôle dans les tensions au Moyen-Orient.

Source :

Droit de réponse (23 septembre 2017)

Exerçant son droit de réponse, le représentant du Qatar a répondu à l'Arabie saoudite.

Droit de réponse (25 septembre 2017)

Exerçant son droit de réponse, le/la représentant(e) de l'Iran a répondu à l'Arabie saoudite.
