



OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

INSTITUTION SPECIALISÉE
DES NATIONS UNIES

**Séminaire juridique sur le droit aérien
international et l'OACI
Dakar, 28 au 30 novembre 2023**



L'Organisation de l'aviation civile internationale : aspects institutionnels

M. Mathieu Vaugeois

Juriste adjoint

Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, OACI

Séminaire juridique OACI/URSAC

Bureau Régional WACAF, Dakar, 28-30 novembre 2023

Plan de la présentation

1. Introduction
2. L'OACI – principaux organes
3. Le processus de conclusion des traités
4. Le Programme de travail du Comité juridique
5. Le règlement des différends



1. Introduction

- Institution spécialisée des Nations Unies
 - Accord avec les Nations Unies depuis 1947
- 193 États membres – **art. 92**
- Siège à Montréal (Canada)



1. Introduction

Buts et objectifs de l'OACI:

- Élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier – **art. 44**



2. L'OACI – principaux organes

L'Assemblée

Le Conseil

Le Secrétariat



2. L'OACI – principaux organes

L'Assemblée

- Session ordinaire tous les trois ans
- Tous les États contractants ont droit de vote
- Fonctions et pouvoirs – art. 49
 - Voter le budget de l'OACI
 - Élire les États contractants qui seront représentés au Conseil



2. L'OACI – principaux organes

Le Conseil

- 36 États élus pour 3 ans
- Élection en trois parties
- Fonctions – art. 51, 54 et 55
 - Adoption des SARPs
 - Nommer un Secrétaire général
 - Élection du Président du Conseil
- Comités du Conseil



2. L'OACI – principaux organes

Composition du Conseil 2022-2025

1^{re} PARTIE – États d'importance majeure dans le transport aérien

Allemagne*, Australie*, Brésil*, Canada*, Chine*, États-Unis*, France*, Italie*, Japon* et Royaume-Uni*

2^e PARTIE – États contribuant le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile

Afrique du Sud*, Arabie saoudite*, Argentine*, Autriche, Égypte*, Espagne*, Islande, Inde*, Mexique*, Nigéria*, Singapour* et Venezuela (République bolivarienne du)

3^e PARTIE – États dont la désignation assure la représentation géographique

Bolivie (État plurinational de), Chili, El Salvador, Émirats arabes unis*, Guinée équatoriale*, Éthiopie, Ghana, Jamaïque, Malaisie*, Mauritanie, Qatar, République de Corée*, Roumanie et Zimbabwe

* État réélu

2. L'OACI – principaux organes

Commission de la Navigation aérienne

- 19 Commissaires
- Experts techniques
- Fonctions – art. 57
 - Examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la Convention de Chicago



2. L'OACI – principaux organes

- Comités
 - e.g. Comité juridique, Comité de la Protection de l'Environnement en aviation
 - Peuvent former des groupes de travail, des équipes spéciales, etc.
- Conférences de navigation aérienne
- Réunions à l'échelon division



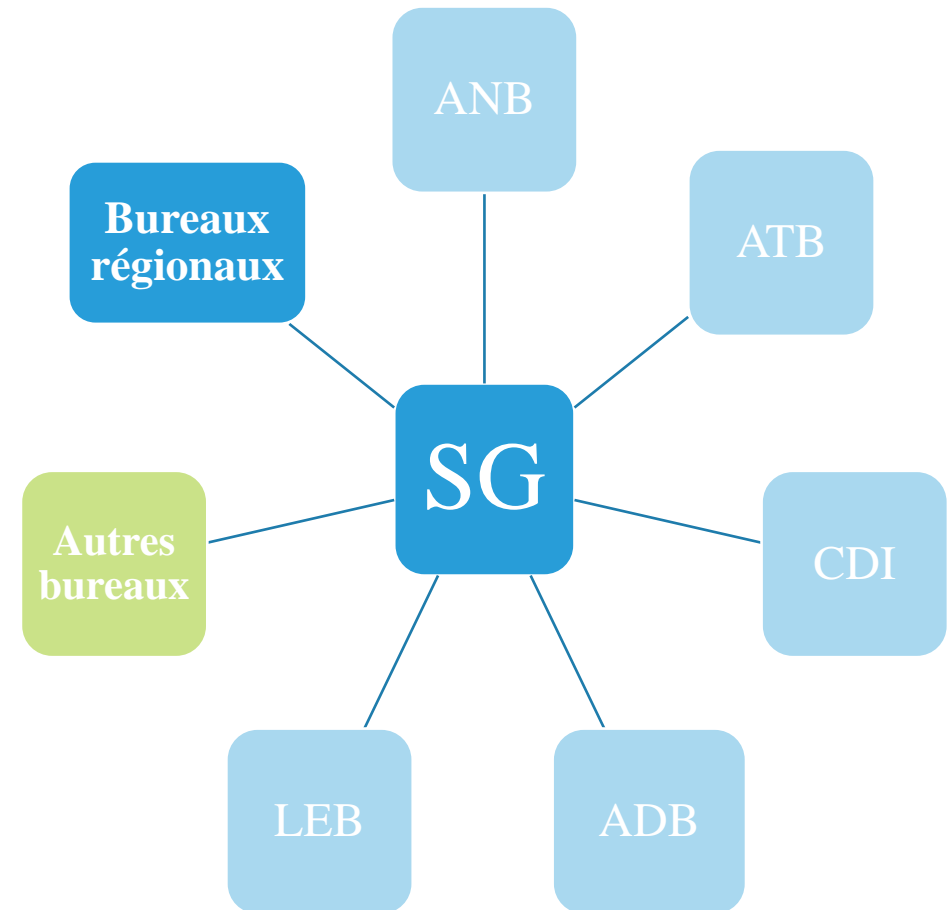
2. L'OACI – principaux organes

Le Secrétariat

- Direction de la navigation aérienne
- Direction du transport aérien
- Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre
- Direction des affaires juridiques et des relations extérieures
- Direction de l'administration et des services
- 7 bureaux régionaux et 1 bureau auxiliaire
 - Bangkok (avec bureau auxiliaire à Beijing), Le Caire, Dakar, Lima, Mexico, Nairobi et Paris

Employés: env. 700

Budget: env. 358 mill. CAD (2022 – 2025)



3. Le processus de conclusion des traités à l'OACI 13

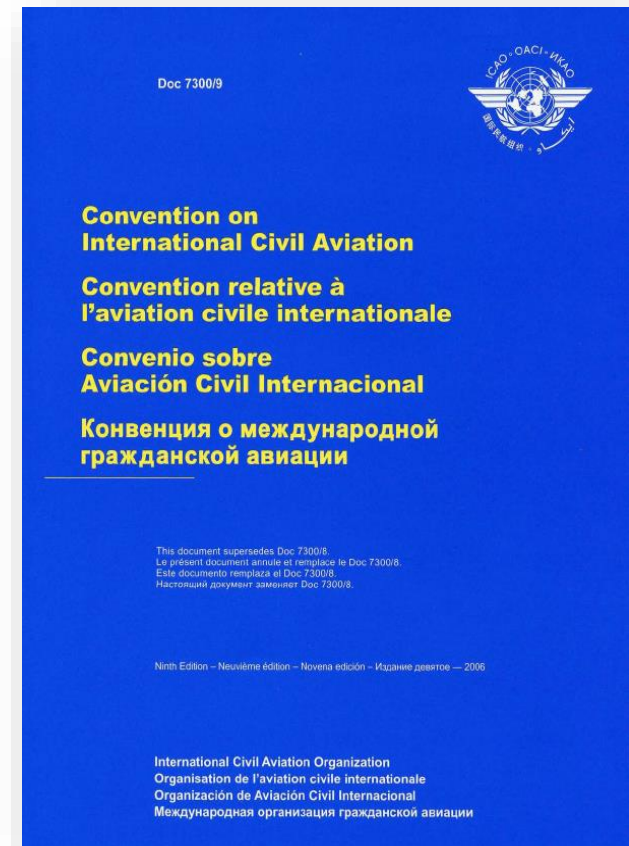
- Amendements à la Convention de Chicago
- Autres instruments multilatéraux de droit aérien



3. Le processus de conclusion des traités à l'OACI

Amendements à la Convention de Chicago

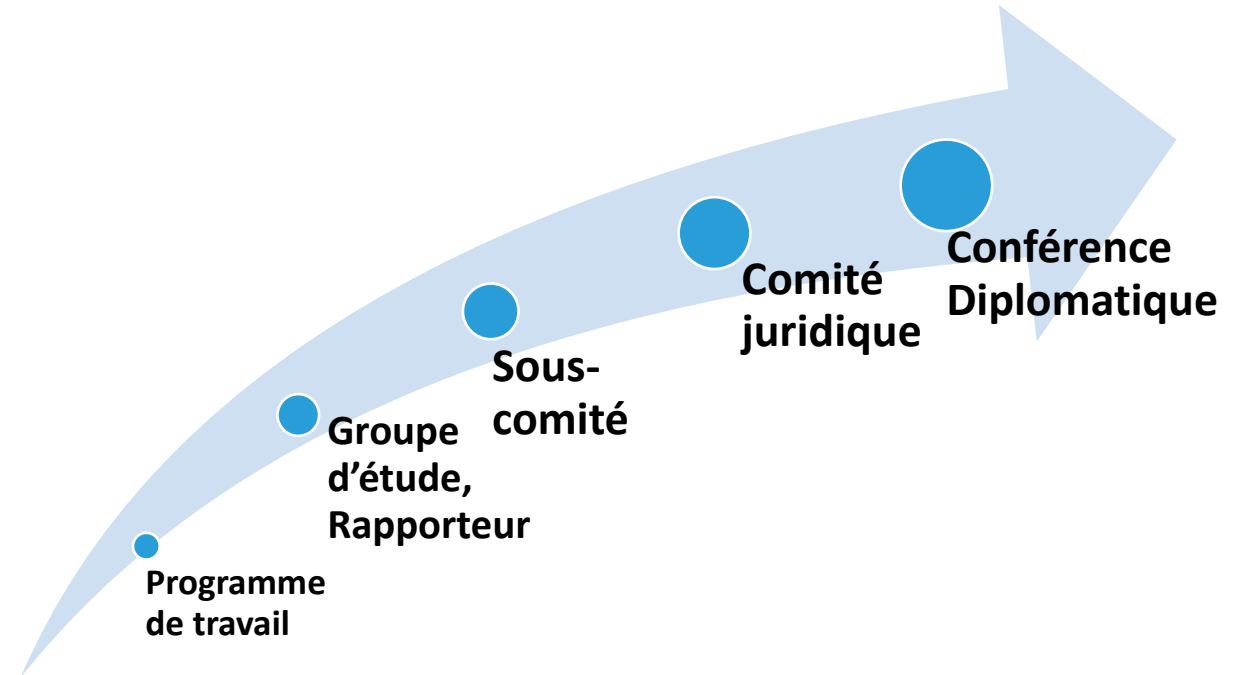
- « Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants. »
- Résolution A4-3, *Politique et programme en matière d'amendement de la Convention*



3. Le processus de conclusion des traités à l'OACI

Autres instruments multilatéraux de droit aérien

- A41-4, Appendice B, Procédure d'approbation des projets de conventions de droit aérien international
- Le Conseil considère les projets de nouveau traité
- Le Conseil convoque la Conférence Diplomatique
- Le Protocole de Montréal 2014 est le plus récent instrument adopté



3. Le processus de conclusion des traités à l'OACI 17

Autres instruments multilatéraux de droit aérien

Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

- Protocole de La Haye 1955
- Convention de Guadalajara 1961
- Protocole de Guatemala 1971
- Protocoles Additionnels Nos. 1, 2 et 3 1975
- Protocole de Montréal No 4 1975
- Convention de Montréal 1999

Responsabilité envers les tiers (dommages au sol)

- Convention de Rome 1952
- Protocole de Montréal 1978
- Convention sur les risques généraux 2009
- Convention sur la réparation des dommages suite à des actes d'intervention illicite 2009

Sûreté de l'aviation

- Convention de Tokyo 1963
- Convention de La Haye 1970
- Convention de Montréal 1971
- Protocole sur les actes de violence dans les aéroports 1988
- Convention sur le marquage des explosifs plastiques 1991
- Convention de Beijing 2010
- Protocole de Beijing 2014
- Protocole de Montréal 2014

Financement des aéronefs

- Convention de Genève 1948
- Convention du Cap 2001
- Protocole aéronautique 2001

4. Le programme de travail du Comité juridique

18

1. Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends ;
2. Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile ;
3. Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago ;
4. Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants ;
5. Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;
6. Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale ;
7. Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts ;
8. Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago.

5. Le règlement des différends – chapitre XVIII

- L'art. 84 de la Convention de Chicago, l'art. II de l'Accord de transit, l'art. IV de l'Accord de transport octroient au Conseil de l'OACI une fonction pour le règlement des différends.
- Tout désaccord entre deux ou plusieurs États contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention de Chicago, ses Annexes, l'Accord de transit ou l'Accord de transport qui ne peut être réglé par voie de négociation.
- Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est parti.
- Système de règlement des différends unique (ou presque) dans le système des Nations Unies.



5. Le règlement des différends – chapitre XVIII

20



Article 85 – Procédure d'arbitrage



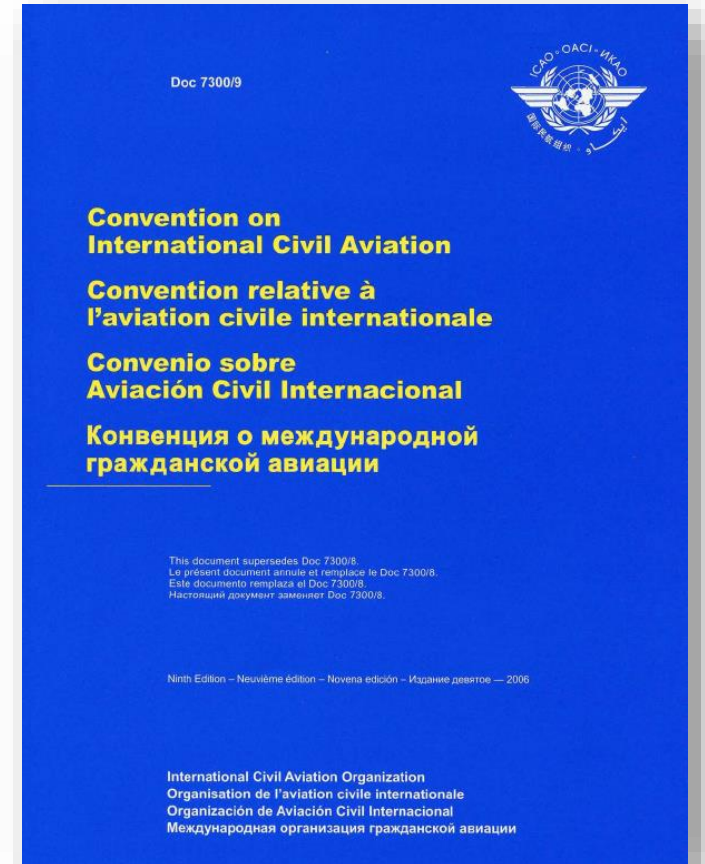
Article 86 – Appel d'une décision du Conseil



Article 87 – Sanction à l'encontre d'un transporteur qui ne se conforme pas à une décision du Conseil



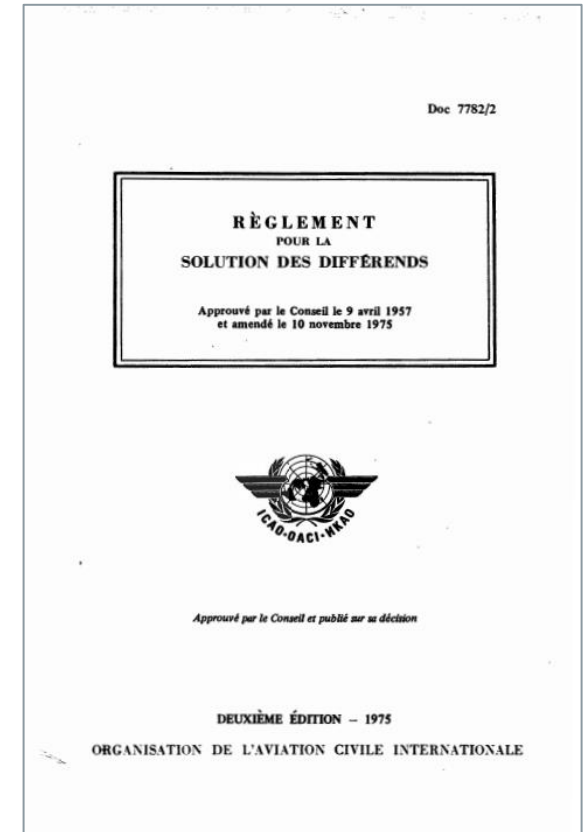
Article 88 – Sanction à l'encontre d'un État qui ne se conforme pas à une décision du Conseil



5. Le règlement des différends – chapitre XVIII

Le règlement pour la solution des différends

- Adopté en 1957
- Énonce la procédure à suivre par le Conseil pour la considération d'un différend.
- Le Conseil prend ses décisions sur la base de soumissions écrites par les parties ainsi que sur la base d'audiences.
- Le règlement donne la priorité à la négociation lors de l'instance.
- Le règlement fait présentement l'objet d'une révision par le Comité juridique de l'OACI.



5. Le règlement des différends – chapitre XVIII

- Dans l'histoire de l'OACI, 11 demandes pour la résolution des différends ont été soumises auprès de l'Organisation et 5 d'entre elles font l'objet d'un examen par le Conseil de l'OACI.



Affaires présentées devant le Conseil

Inde et Pakistan (1952)

- Concerne la création par le Pakistan d'une zone interdite le long de sa frontière ouest. Articles 5 (droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier) et 9 (zones interdites) de la Convention de Chicago et l'Accord de transit.

Grande-Bretagne et Espagne (1967)

- Concerne l'établissement d'une zone interdite par l'Espagne près de l'aéroport de Gibraltar. Article 9 (zones interdites) de la Convention de Chicago.

Pakistan et Inde (1971) – Requête (1) et Requête (2)

- Concernent les droits de survol des aéronefs pakistanais au-dessus du territoire indien. Article 5 (droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier) de la Convention de Chicago ainsi que l'Accord de transit.
- Les décisions du Conseil portant sur les demandes d'objections préliminaires ont fait l'objet d'un appel auprès de la CIJ.

Cuba et États-Unis (1996)

- Concerne les droits des aéronefs immatriculés à Cuba de survoler le territoire américain pendant leurs vols à destination et en provenance du Canada. Article 5 (droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier) de la Convention de Chicago ainsi que l'Accord de transit.

États-Unis et 15 États membres de l'Union européenne (2000)

- Concerne l'application du Règlement (CE) 925/99 sur les moteurs de type «hushkit». Les États-Unis alléguaient que le règlement de l'UE violait les articles 11 (application des règlements de l'air), 15 (redevances d'aéroport et droits similaires), 38 (dérogation aux normes et procédures internationales) et 82 (abrogation d'arrangements incompatibles) de la Convention de Chicago ainsi que l'Annexe 16 – Environnement, puisque le dit règlement limitait l'exploitation dans l'UE d'aéronefs ayant fait l'objet d'une modification pour se conformer aux normes de bruit de l'OACI.

Affaires présentées devant le Conseil

24

Brésil et États-Unis (2016)

- Concerne « l'interprétation et l'application de la Convention et de ses Annexes suite à une 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. »

Qatar et Arabie Saoudite, Bahreïn, Égypte et Émirats Arabes Unis (2017) - Requête (A) et Requête (B)

- Concernent l'interprétation et l'application de la Convention de Chicago et l'Accord de transit à la suite d'une prétendue fermeture de l'espace aérien des défenseurs aux aéronefs immatriculés au Qatar.

Australie et Pays-Bas et Fédération de Russie (2022)

- Concerne l'interprétation et l'application de la Convention de Chicago à la suite de « la destruction, le 17 juillet 2014, du vol MH17 par un missile sol-air Buk-TELAR au-dessus de l'est de l'Ukraine », destruction que les demandeurs estiment « juridiquement imputable à la Fédération de Russie et constitue une violation de l'article 3bis de la Convention de Chicago »

Fédération de Russie et 37 États membres (2023)

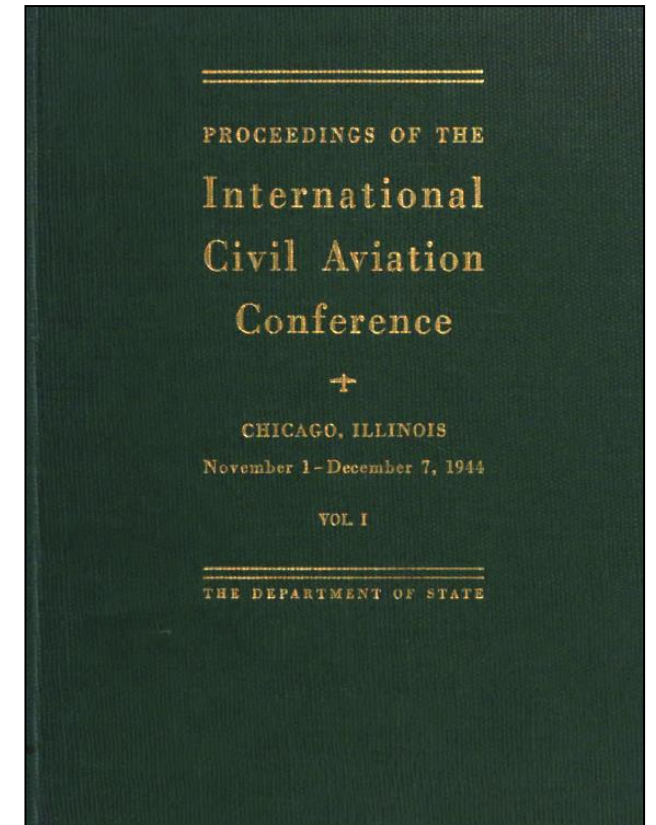
- Concerne des mesures appliquées par les défenseurs à partir du 24 février 2022 en lien avec les articles 4, 9 b), 11, 15, 22, 28, 37, 38, 44 a), f), g), h), 82 et 87 de la Convention de Chicago ainsi que les Annexes à ladite Convention

Quelle est la nature de la fonction de règlement des différends du Conseil au titre du chapitre XVIII de la Convention de Chicago ?



Travaux préparatoires de la Conférence de Chicago

The Representative of France suggested that a possible answer might be to provide that the decision of the Council would not be binding unless it received a two-thirds majority. The Representative of Cuba indicated his willingness to consider this suggestion, but reiterated his view that, pending appeal, the decision of a political body like the Council should not be executed. The Representatives of France, Canada, and India expressed the view that, far from being a political body, the Council was in fact a quasi-judicial body whose membership would be well qualified to act as an arbitration court. The Representative of India added that the machinery of international collaboration is not workable so long as countries insist on a rigid conception of sovereignty; in his view, the supreme virtue of sovereignty is its ability to limit itself in the common cause.



*Source: Document 420, *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, vol I, Chicago, The Department of State, 1 November –7 December 1944, 478, at 481.

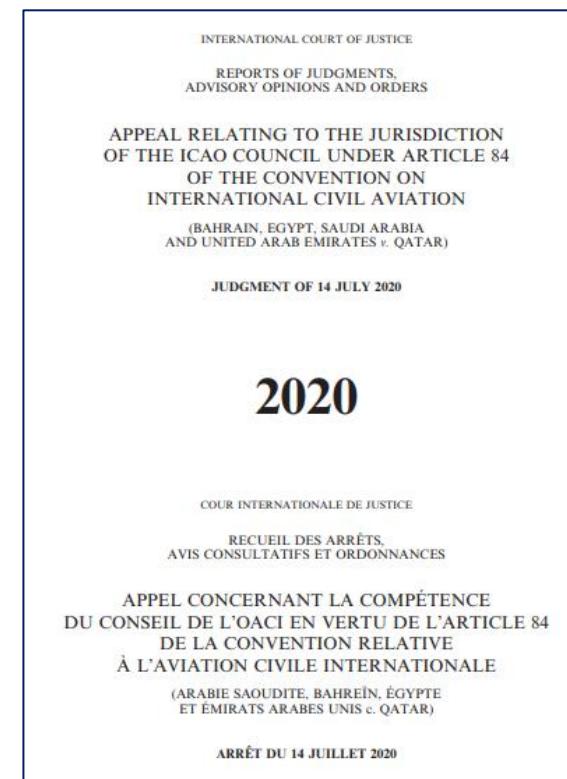
5. Le règlement des différends – chapitre XVIII

27

Jugement de la CIJ du 14 juillet 2020

60. La Cour relève qu'il est difficile d'appliquer le concept d'«opportunité judiciaire» au Conseil de l'OACI. Celui-ci est un organe permanent responsable devant l'assemblée de l'OACI, composé de représentants désignés par les Etats contractants élus par ladite assemblée, et non de membres indépendants agissant à titre personnel, ce qui caractérise un organe judiciaire. En plus de ses fonctions d'organe exécutif et administratif définies aux articles 54 et 55 de la convention de Chicago, il a été investi, par l'article 84, d'une fonction de règlement des désaccords opposant deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la convention et de ses annexes. **Cependant, le Conseil de l'OACI n'en devient pas pour autant une institution judiciaire au sens propre du terme.**

*Source: *Appel concernant la compétence du conseil de l'OACI en vertu de l'article 84 de la convention relative à l'aviation civile internationale (Arabie saoudite, Bahreïn, Egypte et Emirats arabes unis c. Qatar)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2020, p. 81.



Test de «judicialité»

L'organe international de règlement des différends doit :

1. Être établi par un instrument juridique international ;
2. S'appuyer sur le droit international pour rendre ses décisions ;
3. Trancher les affaires sur la base de règles de procédure prédéterminées ;
4. Être composé de membres/juges indépendants ;
5. Entendre les affaires dans lesquelles au moins une partie est un État ou une organisation internationale ;
6. Rendre des jugements juridiquement contraignants ; et
7. Avoir un caractère permanent.

Évaluation de l'indépendance des décideurs

29

1. Sélection et mandat ;
2. Critère d'éligibilité ;
3. Ressources ;
4. Règles de procédure;
5. Récusation et activités incompatibles avec la fonction judiciaire ;
6. Confidentialité;
7. Serment d'indépendance; et
8. Privilèges et immunités.



5. Le règlement des différends – art. 54 (n), (j) et (k)

- Art. 54 n) – le Conseil doit « examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un État contractant.»
- Art. 54 j) et k) – Infraction à la Convention
- Applicabilité des Règles de procédure du Conseil
- Plusieurs affaires: Cuba et États-Unis, OLP et Israël, ÉAU et Qatar, Bélarus, Fédération de Russie.



Conclusion



Merci!