



Organisation de l'aviation civile internationale

COMITÉ JURIDIQUE

36^e SESSION

Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015

RAPPORT



COMITÉ JURIDIQUE — 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 9 : Rapport sur les travaux de la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 36^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

1. Les paragraphes ci-joints du projet de rapport du Comité juridique portent sur le point 1 de l'ordre du jour.

1. Lieu et durée

1.1 Le Comité juridique a tenu sa 36^e session à Montréal du 30 novembre au 3 décembre 2015. Le Président du Comité juridique, M. Terry Olson (France), a présidé les travaux de la session.

2. Allocutions d'ouverture

2.1 **Le Président du Comité juridique** déclare ouverte la session. Au nom du Conseil, de son Président et de la Secrétaire générale, le **Premier Vice-Président du Conseil**, M. Englebert Zoa Etundi, souhaite la bienvenue à tous les délégués et observateurs. Il rappelle que, dès sa création, l'OACI s'est appuyée sur le Comité pour lui donner des avis juridiques pour ses activités et lui permettre de répondre aux objectifs que lui fixait la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. À plusieurs de ses sessions antérieures, le Comité juridique s'est centré principalement sur la rédaction d'un ou de plusieurs traités de droit aérien international, et il n'est pas attendu de lui que lors de cette session, il prépare un nouveau protocole ou une nouvelle convention. Cela ne veut cependant aucunement dire que les travaux de cette session soient moins importants. L'examen des questions juridiques contemporaines est une tâche très exigeante que le Comité doit accomplir en vue de promouvoir la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale.

2.2 Le Premier Vice-Président rappelle qu'en ce qui concerne les actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants, un nouveau protocole a été adopté, pas plus tard que l'année dernière, pour amender la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*. Le Comité sera informé des travaux de suivi de l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés, afin de mettre à jour les éléments indicatifs comme suite au nouveau protocole.

2.3 Il note que le Comité est saisi de la question des conflits d'intérêts, et que l'objectif général des travaux sur cette question consiste à examiner l'élaboration de règles ou d'orientations de l'OACI visant à aider les États membres à décider de mesures à utiliser pour détecter, éviter, atténuer ou gérer les conflits d'intérêts dans leur cadre national. À cette fin, une étude a été entreprise par le Secrétariat de l'OACI, dont le rapport est soumis à l'examen du Comité.

2.4 À sa dernière session, le Comité a estimé que des questions juridiques peuvent se poser dans la mise en œuvre de l'article 83 *bis* par certains États membres. Pour traiter de cette situation, une équipe spéciale sur l'article 83 *bis* a été instituée en 2014, qui a fait d'excellents progrès. Elle aide le Secrétariat à élaborer un manuel visant à mettre à jour les orientations sur l'article 83 *bis* et elle a formulé des recommandations destinées au Comité, dont l'institution d'un système d'inscription basé sur le web pour les accords relevant de l'article 83 *bis*.

2.5 Les aéronefs télépilotés (RPAS), nouvelle composante du système de l'aviation civile, peuvent présenter une myriade de problèmes techniques et opérationnels découlant de l'absence de pilote à bord de l'aéronef. Une étude préliminaire concernant la question des responsabilités en matière de RPAS a été entreprise par le Secrétariat, qui est soumise à l'examen du Comité.

2.6 Le Premier Vice-Président exprime ses grandes attentes concernant les travaux du Comité juridique sur ces points et les autres points de l'ordre du jour, y compris le cadre juridique des systèmes CNS/ATM, la promotion de la ratification des instruments de droit aérien international et la

détermination du statut d'un aéronef. Il est convaincu que le Comité s'acquittera avec succès de ses tâches. Après cette réunion, le Conseil examinera les résultats et décidera de la suite des travaux.

2.7 Le Président remercie le Premier Vice-Président de ses remarques claires et concises. Il rend ensuite hommage à la mémoire de M^{me} Hilma Hitula, qui est décédée le 17 avril 2015. Il rappelle que M^{me} Hitula était une juriste et une professionnelle de premier plan siégeant au conseil d'administration de plusieurs sociétés publiques namibiennes. Elle était une juriste principale à la Direction de l'aviation civile dans son pays, défendant fidèlement les objectifs de la réglementation de l'aviation civile en Namibie, et elle a été élue quatrième Vice-Présidente du Comité juridique à sa 35^e session. Sa personnalité chaleureuse et ses compétences professionnelles de haut niveau étaient bien connues à l'OACI et ailleurs. Le Comité juridique observe une minute de silence à sa mémoire.

3. **Ordre du jour et organisation des travaux**

3.1 Le Comité approuve l'ordre du jour provisoire figurant dans la note LC/36-WP/1-1. L'ordre du jour adopté est reproduit en **Appendice A** au présent rapport.

3.2 Les notes de travail examinées par le Comité sont indiquées par point de l'ordre du jour en **Appendice B** au présent rapport.

3.3 La suite donnée par le Comité à chaque point de l'ordre du jour fait l'objet d'un compte rendu distinct dans le rapport. Les textes sont organisés selon l'ordre numérique des points de l'ordre du jour examinés par le Comité.

4. **Séances**

4.1 Le Comité a tenu six séances, toutes publiques.

4.2 M. J. V. Augustin, Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures, a rempli les fonctions de Secrétaire du Comité. M. J. Huang, conseiller juridique principal, M. B. Verhaegen, chargé des relations extérieures et conseiller juridique principal, et M. A. Jakob, conseiller juridique principal, étaient Secrétaires adjoints. MM. A. Opolot et C. Petras et M^{me} M. Weinstein, conseillers juridiques, ainsi que M^{me} D. Brookes, conseillère juridique adjointe, étaient Secrétaires assistants. Le Comité était également appuyé par d'autres fonctionnaires de l'Organisation.

5. **Représentation des États et des organisations internationales**

5.1 Soixante et un États membres et neuf organisations internationales étaient représentés à la session du Comité juridique par 134 délégués et observateurs, dont la liste figure en **Appendice C** au présent rapport.

6. **Compte rendu des délibérations**

6.1 Le Comité a décidé, en application de la règle 45 du Règlement intérieur, de ne pas établir de procès-verbaux de la 36^e session.



COMITÉ JURIDIQUE — 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 9 : Rapport sur les travaux de la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 36^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

1. Les paragraphes 2:1 à 2:34x du projet de rapport du Comité juridique portent sur le point 2 de l'ordre du jour.

Point 2 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique**Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants**

2:1 Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base de la note LC/36-WP/2-1, présentée par le Secrétariat. La note de travail rappelle que, lorsque la Conférence diplomatique tenue sous les auspices de l'OACI a adopté le 4 avril 2014 le *Protocole portant amendement à la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Protocole de Montréal de 2014), elle a adopté aussi une résolution priant instamment le Conseil de l'OACI de demander au Secrétaire général d'actualiser la Circulaire 288 de l'OACI (*Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*) pour y inclure une liste plus détaillée d'infractions et d'autres actes et d'apporter à la Circulaire des changements corrélatifs découlant de l'adoption du Protocole. Comme suite à cette résolution, une Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés a été instituée et elle a tenu sa première réunion en septembre 2015.

2:2 La Présidente de l'Équipe spéciale, M^{me} M. Polkowska (Pologne), fait rapport au Comité juridique sur les progrès réalisés par l'Équipe spéciale. Celle-ci a décidé, entre autres, de conserver telle quelle la liste d'infractions figurant dans la Circulaire, l'ayant jugée suffisamment détaillée pour rendre compte des incidents liés aux comportements indisciplinés qui surviennent au quotidien. Elle a créé aussi trois groupes, dirigés respectivement par Singapour, le Kenya et la Finlande, qui ont été chargés de la rédaction de différents chapitres des nouveaux éléments d'orientation.

2:3 De nombreuses délégations saluent les travaux de l'Équipe spéciale. Une délégation note que l'adoption du Protocole de Montréal de 2014 pourrait avoir des incidences sur la résolution de l'Assemblée de l'OACI en vigueur concernant les passagers indisciplinés et nécessiter son amendement. Elle souligne que si l'Assemblée ne peut actualiser sa résolution durant la session de 2016, il faudrait qu'elle le fasse à la session suivante. Le Secrétariat explique que la présentation d'un projet de résolution de l'Assemblée sur ce sujet en 2016 dépendra de l'achèvement des travaux de l'Équipe spéciale.

2:4 Une délégation demande que les éléments d'orientation prennent en compte le fait que la Convention de Tokyo de 1963 restera en vigueur pour les parties qui n'ont pas ratifié de Protocole de Montréal de 2014. Une autre délégation fait valoir que les éléments d'orientation devraient porter non seulement sur les actes survenant à bord d'aéronefs en vol mais aussi sur certains actes commis au sol, donnant comme exemple les cas de passagers qui refusent de débarquer après l'atterrissage. Le Secrétariat explique que les dispositions du Protocole de Montréal de 2014 s'appliquent quand la porte extérieure d'un aéronef est fermée. Quand la porte est ouverte, les actes commis à bord de l'aéronef relèvent de la législation nationale de l'État de l'aéroport où l'aéronef a atterri.

2:5 Le Président résume les délibérations et le Comité donne son approbation, indiquant que l'Équipe spéciale devrait être félicitée pour ses travaux et être encouragée à mener à bien ses tâches.

Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts

2:6 Le Secrétariat présente la note LC/36-WP/2-2, qui rend compte des résultats de l'enquête en ligne sur les conflits d'intérêts en aviation civile, à laquelle 43 États ont répondu. L'enquête a permis d'établir que la plupart des États répondants ont en place un cadre pour traiter les conflits d'intérêts (CI) et qu'ils le jugent efficace. De plus, la note conclut qu'il est utile pour tous les États de disposer d'un tel cadre étant donné la fréquence des situations de CI dans les activités nationales d'aviation civile. Il est recommandé d'élaborer et de présenter une résolution de l'Assemblée qui sensibiliserait aux conflits

d'intérêts potentiels en aviation civile et à la nécessité pour les États de prendre des mesures pour éviter ou atténuer les risques que présentent les CI pour la sécurité et la sûreté de l'aviation.

2:7 En présentant la note LC/36-WP/2-7, les États-Unis indiquent que son objectif principal est de faire connaître leur souci de poursuivre les travaux sur les conflits d'intérêts. Ils citent comme risques possibles pour l'indépendance de la réglementation des scénarios dans lesquels des administrations de l'aviation civile (AAC) sont dotées d'un organisme de contrôle ayant comme membres des représentants de l'industrie ou dans lesquels des AAC déclarent publiquement que leur mission est de soutenir ou d'améliorer la situation économique des transporteurs nationaux. Des dispositions telles que des exigences de divulgation ou la récusation en cas de décision réglementaire sont des exemples de mesures d'atténuation qui peuvent être mises en place. À ce chapitre, les États-Unis appuient avec enthousiasme la proposition d'élaborer une résolution de l'Assemblée sur la question des conflits d'intérêts.

2:8 L'attention du Comité est appelée sur d'autres dispositions de l'OACI sur les CI qui prennent la forme d'une norme de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, en particulier le paragraphe 3.2 qui, avec le paragraphe 3.3 de l'Appendice 1, exige que les États établissent et mettent en œuvre un système de supervision de la sécurité, qui veille à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles. Le Secrétariat souligne les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) qui indiquent que, depuis l'introduction en 2012 de la question de protocole à ce sujet, 9 sur 16 des États audités ont mis en place un mécanisme pour éviter les conflits d'intérêts réels ou apparents du personnel d'inspection.

2:9 Plusieurs délégations remercient le Secrétariat pour l'excellent travail ayant mené au rapport, y compris les efforts considérables investis dans l'enquête. Une délégation exprime l'avis que l'enquête a donné aux répondants une occasion précieuse de faire le bilan des mesures disponibles dans leur État pour traiter les CI et elle recommande aux États qui ne l'ont pas encore fait de répondre à l'enquête, vu son utilité.

2:10 Toutes les délégations qui prennent la parole appuient la proposition d'élaborer et de présenter une résolution de l'Assemblée, et de nombreuses délégations se disent disposées à apporter leur contribution ou leur parrainage à une telle résolution. Tout en appuyant la proposition de résolution de l'Assemblée, une délégation souligne que, dans la prescription de mesures relatives aux CI, il faut tenir compte du niveau de développement des États et des ressources à leur disposition.

2:11 Une délégation met en lumière la nécessité, dans certains cas, de mettre en équilibre les circonstances particulières des États et les risques que présentent les CI, comme l'indique le paragraphe 4.4 de la note de travail du Secrétariat. Il est estimé important que, pour ce faire, une approche réaliste et pragmatique soit adoptée et que celle-ci reconnaisse l'existence de situations de CI qui ne peuvent pas toujours être éliminées automatiquement tout en prenant des mesures appropriées pour gérer ces situations de manière qu'elles ne présentent aucun risque pour la sécurité et la sûreté de l'aviation. Une autre délégation appelle l'attention du Comité sur la nécessité de remédier aux conflits d'intérêts organisationnels étant donné les relations entre les différentes agences gouvernementales responsables respectivement de la réglementation et de la prestation de services aéronautiques.

2:12 Résumant le débat, le Président constate que l'enquête a eu un taux de réponse acceptable et que les États, dans leurs délibérations, ont démontré leur intérêt continu pour les travaux sur la question. On note aussi une volonté de traiter d'autres formes de CI, tels que les conflits d'intérêts organisationnels dans les arrangements entre diverses agences publiques et privées intervenant en aviation civile. De plus, les circonstances nationales particulières devraient être prises en compte dans la détermination des mesures de prévention ou d'atténuation des CI à la disposition des États. Les prochaines étapes dans la poursuite des travaux sont les suivantes : a) les États intéressés élaboreront une résolution qu'ils présenteront à

l'Assemblée et dont l'objet sera de prier instamment les États de mettre en place un cadre juridique et de coopérer afin de partager leurs pratiques optimales pour le traitement des CI, le Secrétariat apportant l'assistance demandée à cet égard ; et b) les États qui ne l'ont pas encore fait sont encouragés à répondre à l'enquête sur les CI, qui reste accessible en ligne, et à communiquer à l'OACI des informations supplémentaires, y compris des textes législatifs et réglementaires. Parallèlement, le Secrétariat recueillera auprès des États des informations concernant leurs pratiques optimales, en particulier sur i) la séparation des responsabilités et des pouvoirs entre les instances de réglementation et les fournisseurs de services de propriété publique ; ii) le mouvement de personnes entre des postes dans les instances de réglementation et les organismes réglementés ; et iii) l'exercice de responsabilités réglementaires par un personnel détaché ou désigné des organismes réglementés. Le Secrétariat rassemblera aussi les règles et les éléments indicatifs disponibles à l'OACI sur la question.

Aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et article 83 bis

2:13 Le Comité examine ensuite la note LC/36-WP/2-3, présentée par le Secrétariat. La note rappelle que le Comité juridique, à sa 35^e session, avait recommandé qu'une équipe spéciale soit instituée, ce que le Conseil a approuvé. C'est ainsi que l'Équipe spéciale sur l'article 83 bis a été établie en septembre 2014 ; elle devait entre autres recommander des modifications à apporter à la Circulaire 295 de l'OACI et soumettre à l'Organisation, pour examen, des solutions de rechange pour le système d'enregistrement actuel, le cas échéant basées sur le web.

2:14 Le Secrétaire remercie l'Irlande ainsi que le Royaume-Uni et les autorités de l'aviation civile des Bermudes d'avoir facilité les travaux sur l'article 83 bis en accueillant généreusement des réunions de l'Équipe spéciale ; il remercie également les membres de l'Équipe spéciale dans son ensemble pour leur travail acharné et leurs résultats rapides. L'Équipe spéciale a formulé des recommandations au Secrétariat en vue de la publication d'un manuel destiné à mettre à jour la Circulaire 295, manuel dont les principales caractéristiques sont présentées à la section 4 de la note, et elle en a adressé cinq au Comité juridique ; ces dernières recommandations figurent à la section 5. Il est fait savoir qu'un projet de texte consolidé du manuel devrait être prêt vers avril 2016 pour examen par les membres de l'Équipe spéciale et par des pairs, en vue d'une présentation du manuel à la Secrétaire générale pour approbation d'ici la fin de l'été 2016 et publication, peut-être durant l'automne 2016.

2:15 Les recommandations adressées au Comité sont présentées par le Président de l'Équipe spéciale, M. J. Thachet, de la délégation canadienne. En ce qui concerne la proposition d'amendement du règlement applicable du Conseil pour permettre l'enregistrement et la publication rapides des accords au titre de l'article 83 bis au moyen d'un système interactif basé sur le web, le Président indique qu'un point de vue a été exprimé selon lequel le Secrétariat et le Conseil pourraient examiner si l'utilisation du système d'enregistrement en ligne pour d'autres accords et arrangements aéronautiques permettrait des gains d'efficacité ; ce point est appuyé par quelques délégations. À propos de la cinquième recommandation, qui appelle à la ratification de l'article 83 bis par les États qui ne sont pas encore parties, le Président est heureux d'informer le Comité que le Tchad a tout récemment ratifié le Protocole. En conclusion, M. Thachet remercie le Secrétariat de l'OACI, composé de personnel de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), de la Direction de la navigation aérienne (ANB) et de la Direction du transport aérien (ATB), et, bien sûr, tous les membres de l'Équipe spéciale, pour les excellents résultats de celle-ci et le formidable esprit d'équipe qui a prévalu durant ses travaux.

2:16 Au cours du débat qui s'ensuit, un soutien général et des éloges sont exprimés à l'égard du travail accompli par l'Équipe spéciale et de ses résultats très productifs qui ont dépassé les attentes et, en plus, mis en évidence une collaboration multidisciplinaire efficace, y compris entre les diverses directions de l'OACI. Plusieurs délégations émettent l'avis que le nouveau manuel aidera assurément les États à surmonter les difficultés que présente la mise en œuvre de l'article 83 bis, l'une des délégations

attirant l'attention sur le modèle proposé de résumé d'accord au titre de l'article 83 *bis* ainsi que sur l'importance d'un chapitre sur la formation des inspecteurs. Une délégation, appuyée par d'autres, estime que le Secrétariat devrait tenir, à l'occasion de réunions appropriées, des ateliers, des séminaires ou des briefings spécialisés sur les orientations qui figureront dans le futur manuel.

2:17 De plus, les délégations appuient vivement les cinq recommandations. La deuxième, qui concerne un système d'enregistrement et de publication interactif basé sur le web pour les accords au titre de l'article 83 *bis*, est approuvée avec enthousiasme, vu les transferts rapides d'aéronefs en location qui se font de nos jours. Une délégation fait état de l'intérêt d'une analyse des coûts et des avantages pour tout nouveau système d'enregistrement basé sur le web. Une délégation émet l'avis que le Secrétariat devrait envisager de faire appel à la technologie du RCP, déjà disponible et utilisée par l'intermédiaire de l'OACI à des fins d'authentification. Faisant référence à des projets de l'OACI tels que les bases de données d'immatriculation des aéronefs et de permis d'exploitation aérienne, un observateur estime que tout système d'enregistrement basé sur le web concernant l'article 83 *bis* devrait être relié à d'autres systèmes à travers l'OACI, ce qui permettrait d'accéder à des données d'immatriculation et des AOC fiables provenant de tous les États membres de l'Organisation. La proposition de cet observateur est appuyée en principe par deux délégations, en conformité avec la Règle 31, alinéa a), du Règlement intérieur. Ces deux délégations demandent une poursuite des recherches et de plus amples renseignements sur ce sujet. Le Secrétariat présente une mise à jour sur la base de données d'immatriculation des aéronefs, dont le développement est actuellement entravé par le fait que de nombreux États n'ont toujours pas autorisé l'accès à leurs données. À cet égard, une délégation émet l'avis, même s'il ne concerne pas directement ce point, que le Secrétariat devrait envisager d'amender l'Annexe 7 à la Convention de Chicago de manière à donner aux États des règles internationales régissant la radiation des aéronefs des registres d'immatriculation.

2:18 Plusieurs délégations expriment un soutien particulier à la troisième recommandation, qui porte sur une nouvelle norme de l'Annexe 6 exigeant qu'une copie certifiée conforme, en version imprimée ou électronique, du résumé de l'accord au titre de l'article 83 *bis* se trouve à bord de l'aéronef tant que l'accord est en vigueur, tout comme dans le cas du permis d'exploitation aérienne.

2:19 S'agissant de la quatrième recommandation, une délégation demande une clarification supplémentaire sur la question concernant l'aviation générale. Le Secrétariat explique qu'étant donné que la notion d'État de l'exploitant est intimement liée à la délivrance du permis d'exploitation aérienne dans le cas du transport aérien commercial, un examen des Parties 2 et 3 de l'Annexe 6 serait nécessaire pour déterminer la meilleure manière de transférer la responsabilité de la supervision pour les vols d'aviation générale, tenant compte ainsi des transferts d'aéronefs au titre de l'article 83 *bis*. Au sujet de la même recommandation, une délégation, appuyée par une autre, propose des modifications à la dernière phrase pour mieux rendre compte du fait que certaines des dispositions actuelles de l'Annexe 6 ne peuvent pas s'appliquer, dans la pratique, à des aéronefs télépilotés.

2:20 Résumant le débat, le Président déclare que l'opinion prédominante au sein du Comité est que ce point de son programme général des travaux a été traité d'une manière très professionnelle et rapide, qui a donné lieu à une solution réelle à laquelle souscrit la communauté de l'aviation civile. Il conclut que le Comité a approuvé les cinq recommandations, amendements compris dans le cas des première et quatrième (voir le texte final des recommandations en Appendice E), et que le Secrétariat est encouragé à faire connaître aux États les orientations du nouveau manuel lorsqu'il sera publié, à l'occasion de la 39^e session de l'Assemblée ou lors d'autres réunions, selon ce qu'il convient.

Étude des questions juridiques liées aux aéronefs télépilotés

2:21 Le Secrétariat présente la note LC/36-WP/2-4, à laquelle est jointe une étude que le Secrétariat a effectuée pour s'assurer de la pertinence et de l'efficacité de l'actuel cadre juridique de

responsabilité pour l'intégration des systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS). L'étude note qu'un aéronef télépilote (RPA) est simplement un type d'aéronef non habité et que tous les aéronefs non habités (sans pilote), qu'ils soient télépilotes, totalement autonomes ou les deux, sont visés par les dispositions de la Convention de Chicago et ses Annexes. La conclusion générale de l'étude est que même si la multiplication des RPAS se traduira vraisemblablement par des nouveautés en matière d'établissement de preuve concernant la façon dont le régime international de responsabilité sera appliqué à l'exploitation et aux exploitants de RPAS, ce régime, dans son état actuel, est adéquat pour les systèmes RPAS sur le plan juridique.

2:22 La présentation de la note par le Secrétariat est suivie d'une autre présentation du Secrétariat, concernant cette fois les travaux techniques de l'OACI dans le domaine des RPAS. À l'issue d'un échange de questions et réponses sur les travaux techniques de l'OACI liés aux RPAS, une question est posée sur les obligations en matière d'assurance. Étant donné que la note LC/36-WP/2-4 conclut que les traités internationaux actuels en matière de responsabilité s'appliquent aux RPAS, le Secrétaire renvoie le Comité aux dispositions expresses des traités ayant trait à ces obligations, à savoir : l'article 50 de la Convention de Montréal (1999), l'article 15 de la Convention de Rome (1952), l'article 9 de la Convention de Montréal sur les risques généraux (2009) et l'article 7 de la Convention de Montréal sur la réparation en cas d'intervention illicite (2009).

2:23 L'étude du Secrétariat est jugée excellente par plusieurs membres du Comité ; elle est aussi généralement qualifiée de détaillée et complète. Cela dit, un délégué en particulier estime qu'il y a encore des questions concernant le régime de responsabilité qui nécessitent d'autres délibérations, notant, par exemple, que les conventions de 2009 sur les risques généraux et la réparation en cas d'intervention illicite définissent « aéronef en vol » en fonction de l'ouverture et de la fermeture des portes extérieures de l'appareil et qu'une telle définition pourrait ne pas englober tous les RPAS. Toutefois, la vaste majorité des délégués soutiennent sans réserve l'analyse et les conclusions du rapport, tout en attachant une grande valeur aux présentations faites par le Secrétariat.

2:24 Quelle que soit la satisfaction générale du Comité à l'égard du travail du Secrétariat, un certain nombre de délégués notent que des aspects juridiques de l'exploitation de RPAS autres que la responsabilité pourraient devoir être examinés ; ils préconisent donc le maintien de l'« Étude des questions juridiques relatives aux aéronefs télépilotes » au programme des travaux du Comité. Un délégué affirme que même si son État a déjà mis en place un règlement national complet concernant les RPAS, y compris des dispositions étoffées applicables aux très petits appareils communément appelés « drones », ce dernier est intéressé par le point de vue des autres États et est en faveur de l'emploi d'un questionnaire pour collecter des informations sur leurs règlements nationaux. La proposition de questionnaire est appuyée par un nombre considérable d'autres délégués, parmi lesquels plusieurs préconisent d'utiliser le questionnaire comme moyen d'identifier les problèmes juridiques internationaux particuliers que l'intégration des RPAS pose pour les États. Une délégation souligne l'importance de veiller à ce que les travaux futurs du Comité concernant les RPAS tiennent compte des progrès techniques et des besoins de l'industrie, au moyen d'une coordination avec le Groupe d'experts RPAS.

2:25 Résumant le débat sur le point 2.4, le Président dégage trois grandes conclusions du Comité. Premièrement, le Comité a conclu à l'unanimité que le sujet devait continuer de figurer au programme de ses travaux. Deuxièmement, le Comité a conclu que la question de la pertinence et de l'efficacité du régime international de responsabilité a été dûment traitée dans l'étude du Secrétariat, mais que d'autres aspects de l'exploitation internationale de RPAS, comme les vols au-dessus de la haute mer, les vols transfrontière et des changements dans la propriété/le contrôle d'un RPA durant un vol international, nécessitent l'examen continu d'un cadre international. Troisièmement, le Comité est largement en faveur de l'emploi d'un questionnaire aux États, à la fois comme moyen de collecter des informations sur les législations nationales à des fins de comparaison et comme moyen d'identifier les

questions internationales en jeu (autrement dit, quels sont les problèmes que les législations nationales ne peuvent pas résoudre). Le Président pense que le questionnaire pourrait être envoyé dans le courant du prochain semestre, et il invite les États à faire des recommandations au Secrétariat sur la façon de formuler le contenu du questionnaire.

Examen de l'établissement d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), et les organismes multinationaux régionaux

2:26 Le Comité prend acte de la note LC/36-WP/2-5, présentée par le Secrétariat, qui indique qu'il n'y a pas eu d'activité majeure à l'OACI relativement à cette question et que le Secrétariat continuera à observer et à suivre, selon les besoins, les activités pertinentes.

Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international

2:27 Le Secrétariat soumet au Comité la note LC/36-WP/2-5, qui contient un rapport sur l'état de ratification des instruments de droit aérien international adoptés sous les auspices de l'OACI et sur les efforts continus pour accélérer ces ratifications.

2:28 La République de Corée présente ensuite la note LC/36-IP/2 sur un réexamen de l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux* de 1944 (Accord relatif au transit). La note demande qu'un nouveau regard soit jeté à l'Accord relatif au transit, étant donné les changements survenus au cours des 70 dernières années en ce qui concerne les limites de la souveraineté sur l'espace aérien, avec la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (1982) et le *Traité de 1967 sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes* (Traité sur l'espace extra-atmosphérique), ainsi que les politiques de transport aérien s'orientant vers des régimes ciel ouvert, les changements des politiques internationales ou les préoccupations environnementales exigeant l'adoption des itinéraires les plus courts. En conclusion, la note fait valoir que l'OACI devrait continuer de demander l'adhésion universelle à l'Accord relatif au transit, ce que note le Comité.

Détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État

2:29 Au titre du point 2-7, la Pologne soumet la note LC/36-WP/2-6, qui rappelle l'Étude de 1993 réalisée par le Secrétariat de l'OACI sur les aéronefs civils et les aéronefs d'État et indique qu'il y a trois objectifs spécifiques se rapportant aux aéronefs civils et d'État ou au statut (mixte) inhabituel des aéronefs ou des vols employés à la navigation aérienne internationale, à savoir : a) définir les termes « aéronef civil » et « aéronef d'État » ; b) « [établir des] critères plus précis pour la détermination du statut (civil, d'État ou mixte) des aéronefs et des vols exploités à des fins inhabituelles » ; et c) « assurer la reconnaissance par la communauté aéronautique internationale des règles prévues pour la détermination du statut des aéronefs utilisés pour un vol particulier ou une série de vols (autorité décisionnelle compétente et manière d'indiquer le statut et d'en informer les parties concernées lorsque les règles d'établissement du plan de vol ne sont pas suffisantes) ». Le Comité juridique est invité à exprimer son opinion sur la possibilité d'atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus sans amender la Convention.

2:30 Les États-Unis présentent la note LC/36-WP/2-8 qui remet en question le bien-fondé des objectifs énoncés dans la note LC/36-WP/2-6 et rappelle que, aux termes de l'article 3, alinéa a), la Convention de Chicago « ne s'applique pas aux aéronefs d'État ». Notant aussi les difficultés précédentes pour en arriver à une définition consensuelle du terme « aéronef d'État », ainsi que le fait que « (...) les ressources de LEB sont fortement sollicitées par le soutien d'un certain nombre de points du Programme des travaux que l'Organisation juge être plus importants », la note recommande que le point intitulé « Détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État » soit maintenu à son niveau de priorité actuel.

2:31 Un groupe de délégations se déclare en faveur d'un éclaircissement de la définition du terme « aéronef d'État » figurant dans l'article 3 de la Convention de Chicago et de l'établissement d'un critère pour déterminer le statut civil ou d'État d'un aéronef ou d'un vol, non pas par l'amendement de la Convention, mais par l'amendement d'une ou plusieurs de ses Annexes. Le manque d'uniformité dans les pratiques pour classer les aéronefs comme civils ou d'État a engendré certaines difficultés. Par exemple, les aéronefs utilisés pour transporter des détenus sont considérés par certains États comme des aéronefs civils, mais ils sont en fait des aéronefs d'État qui ne devraient pas entrer sur le territoire d'un autre État sans le consentement explicite de ce dernier. En conséquence, ces délégations se déclarent favorables à la création d'un groupe de travail ou d'une équipe spéciale chargé de faire progresser les travaux sur ces questions. Un autre groupe de délégations, reconnaissant les problèmes que présente la classification actuelle « aéronef civil/aéronef d'État », mais tenant compte des ressources limitées de LEB, est d'avis de conserver ce point à l'ordre du jour du Comité juridique afin qu'il poursuive ses travaux durant sa 37^e session.

2:32 La majorité des interventions appuient toutefois l'idée d'envoyer un questionnaire aux États membres afin de confirmer leurs positions et leurs pratiques. Un tel questionnaire serait des plus utiles pour définir les problèmes précis auxquels les États sont confrontés du fait de leur régime juridique actuel concernant les aéronefs civils et les aéronefs d'État.

2:33 Résumant les délibérations sur le point 2-7 de l'ordre du jour, le Président prend note du sentiment de certains délégués que la définition du terme « aéronef d'État » donnée dans la Convention de Chicago est dépassée, dans la mesure où certains types d'aéronef/de vols ne correspondent plus exactement aux catégories de services militaires, de douane ou de police. Des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne sont confrontés à certains problèmes lorsqu'ils tentent de confirmer le statut civil ou d'État d'un aéronef afin de percevoir les redevances qui s'appliquent. Le Président note toutefois qu'un nombre important de délégués demande l'élaboration de critères spécifiques pour établir le statut civil ou d'État d'un aéronef ou d'un vol alors qu'en fait l'Étude du Secrétariat de 1993 fournit déjà ces critères.

2:34 Cela dit, le Président énumère quatre domaines de consensus entre les membres du Comité : 1) les exigences en matière de sécurité et de sûreté ayant des incidences sur l'aviation civile sont de la plus haute importance ; 2) il n'est pas nécessaire d'amender l'article 3, alinéas a) et b), de la Convention de Chicago ; 3) le point « Détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État » devrait rester au Programme des travaux du Comité ; et 4) l'Étude du Secrétariat de 1993 est excellente et devrait servir de base au Comité pour son examen et pour la poursuite des travaux sur cette question. Le Président précise ensuite deux questions pour lesquelles il n'y a pas de consensus, à savoir : 1) le besoin ou l'utilité d'une interprétation officielle de l'OACI de l'article 3, alinéa b), et 2) le besoin ou l'utilité d'apporter des amendements aux Annexes à la Convention pour régler ce point. En conclusion, le Président indique que la création d'un groupe de travail ou d'une équipe spéciale, bien qu'elle ne soit pas totalement exclue, serait peut-être prématurée avant que l'on ne dispose des résultats de l'examen par LEB de l'Étude de 1993 que le Conseil a demandé. Il fait valoir qu'étant donné les ressources limitées de LEB, le Comité est généralement convenu qu'un questionnaire sur les problèmes pratiques causés par la classification « aéronef civil » ou « aéronef d'État » devrait être envoyé *avant* que LEB n'entreprenne son examen de l'Étude de 1993 pour aider à en limiter la portée. LEB devrait tout mettre en œuvre pour i) envoyer le questionnaire à l'été 2016 ; et ii) mener à bien son examen et son analyse de l'Étude avant la prochaine session du Comité.



COMITÉ JURIDIQUE — 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 9 : Rapport sur les travaux de la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 36^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

1. Les paragraphes 3:1 à 3:16 ci-joints du projet de rapport du Comité juridique portent sur le point 3 de l'ordre du jour.

Point 3 : Révision du programme général des travaux du Comité juridique

3:1 L'examen de ce point de l'ordre du jour est basé sur les notes LC/36-WP/3-1 et LC/36-WP/3-2, présentées par le Secrétariat.

3:2 La note LC/36-WP/3-2 informe le Comité juridique que lorsque le Conseil a décidé de convoquer la 36^e session du Comité, il est convenu que l'attention de celui-ci serait appelée sur les aspects juridiques des vols spatiaux commerciaux dans le cadre de l'examen du point 3 de l'ordre du jour.

3:3 Les délibérations du Comité juridique se centrent sur la question de savoir si les aspects juridiques des vols spatiaux commerciaux devraient être inscrits au programme général des travaux du Comité juridique. En réponse à la question de savoir s'il a été demandé à l'OACI de procéder à des travaux précis dans ce domaine, la Direction de la navigation aérienne indique qu'il n'y a pas eu de telle demande étant donné que les parties prenantes attendent encore que les vols spatiaux commerciaux arrivent à maturité.

3:4 Sur la base d'informations selon lesquelles l'industrie du tourisme de l'espace suborbital en est encore à ses premiers balbutiements, un groupe de délégations estime qu'il serait prématuré d'entreprendre des travaux juridiques dans ce domaine. À ce jour, rien n'indique que les vols suborbitaux ne puissent pas être englobés dans le trafic aérien des espaces aériens nationaux. La sécurité aérienne et la gestion de l'espace aérien ne sont pas touchées. Il y a déjà une longue liste de questions inscrites au programme juridique de l'OACI, et il ne convient pas d'épuiser les ressources limitées à ce stade pour des questions futures qui n'ont actuellement aucune incidence. En conséquence, ce groupe de délégations n'est pas d'accord pour inscrire ce point au programme général des travaux du Comité juridique.

3:5 Un second groupe de délégations est d'avis que l'OACI devrait jouer un rôle proactif à cet égard. Il est rappelé qu'il y a deux ans, lorsque les RPAS ont été inscrits au programme général des travaux du Comité juridique, cette question ne suscitait pas le degré élevé d'enthousiasme d'aujourd'hui. Dans plusieurs années, la perspective des vols spatiaux pourrait être complètement différente. À ce stade, de nombreuses questions juridiques restent à résoudre. De très grandes zones d'espace, d'une altitude de 20 000 mètres à 100 kilomètres, pourraient présenter plusieurs défis en matière de gestion du trafic, de responsabilité et d'assurances. En conséquence, ce groupe estime que l'OACI devrait jouer un rôle de chef de file dans ce domaine et que la question devrait dès à présent être inscrite au programme général des travaux du Comité juridique.

3:6 Quelques délégations proposent, comme solution de compromis, d'inscrire au programme général des travaux une question au titre général « des questions juridiques émergentes », qui pourrait comprendre les vols spatiaux commerciaux. De cette façon, on pourrait sensibiliser la communauté de l'aviation civile aux travaux futurs sans alourdir le programme actuel des travaux.

3:7 Le président indique que l'usage à l'OACI tend à exiger un énoncé plus précis des points du programme des travaux. Une notion aussi vague ne justifiera peut-être pas l'approbation du Conseil.

3:8 Sur la base des débats, une nette majorité juge prématuré d'inscrire la question des aspects juridiques des vols spatiaux commerciaux au programme général des travaux du Comité juridique. Lorsque ces vols deviendront plus fréquents, il sera peut-être nécessaire de revoir les questions juridiques pertinentes. Entre temps, le Secrétariat pourrait suivre l'évolution de la situation au moyen de séminaires et d'autres activités de différentes instances. Le Comité accepte le résumé du président et décide de ne pas inscrire ce point au programme général des travaux du Comité juridique à ce stade.

3:9 Le Comité examine ensuite la note LC/36-WP/3-1, présentée par le Secrétariat.

3:10 Une délégation, appuyée par une autre, demande s'il ne conviendrait pas de placer le point 3 (Aspects de la libéralisation économique concernant la sécurité et article 83 *bis*) à un rang de priorité inférieur vu le succès des travaux de l'équipe spéciale sur la question. L'une de ces délégations suggère de supprimer tout simplement le point, mais sollicite des orientations du Secrétariat à ce sujet. Deux autres délégations lui font cette demande. Sur ce point, le Secrétaire explique que les notes de travail et l'information qu'elles contiennent sont totalement transparentes et fournissent une base solide qui permet au Comité de tirer ses propres conclusions sur le programme des travaux.

3:11 Notant que le Comité a décidé de faire avancer deux sujets au moyen de questionnaires, deux délégations proposent de donner une priorité supérieure à ces sujets, l'une des délégations suggérant en outre d'augmenter le niveau de priorité du point 6 (Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international) afin de mettre davantage d'accent sur la nécessité de ratifier les instruments de droit aérien récemment conclus. Une autre délégation ne partage pas le point de vue selon lequel les points visés par des questionnaires devraient nécessairement changer d'ordre de priorité. À ce sujet, un certain nombre de délégations demandent des indications sur le moment de la diffusion des questionnaires. Le Secrétariat fait savoir que le questionnaire concernant les RPAS sera envoyé au cours du printemps 2016, et le questionnaire sur les aéronefs civils/d'État, au cours de l'été 2016. En ce qui a trait au point 5, qui concerne les systèmes CNS/ATM, un observateur demande une clarification du président quant à savoir si le manque de débat de fond, la veille, a nui de quelque façon que ce soit à l'examen de la question par le Comité au titre de ce point de l'ordre du jour. Le président fait observer que le résultat des débats tenus le jour précédent est sans préjudice. La question du maintien de ce point dans le programme des travaux et de l'établissement de son rang de priorité reste ouverte.

3:12 Compte tenu de ce qu'a dit le Secrétaire et des travaux accomplis au titre du point 1 (Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants) et du point 3 (Aspects de la libéralisation économique concernant la sécurité et article 83 *bis*), une délégation propose de supprimer ces points. Au sujet de cette proposition, le président fait observer, pour ce qui est du point 1, que même si beaucoup a été fait, l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés n'a toujours pas terminé ses travaux et qu'il est prévu qu'elle se réunisse à Genève en mars l'an prochain. Il suggère donc que ce point soit maintenu. De même, en ce qui concerne le point 3, les travaux ne sont pas encore terminés ; en effet, il reste à mettre en œuvre le système totalement modernisé d'enregistrement des accords.

3:13 Une délégation, appuyée par deux autres, propose de reclasser les points comme suit : le point 5 devient le point 3 ; le point 2 devient le point 1 ; le point 3 devient le point 7 ; le point 4 devient le point 2 ; le point 6 devient le point 4 ; et le point 7 devient le point 5. Une autre délégation souscrit à cette proposition, mais suggère de faire passer le point 5 actuel, concernant les CNS/ATM, au rang 7, vu le peu de faits nouveaux importants sur le sujet, comme il en est rendu compte dans la note LC/36-WP/2-5. Comme suite à cette dernière proposition, une délégation demande des renseignements du Secrétariat sur l'historique de ce point et émet l'opinion que les travaux devraient commencer, même avec une priorité plus élevée. À ce sujet, le Secrétaire explique que le Comité juridique a été saisi de la question dès 1988, que des travaux de fond ont été effectués par un groupe d'experts juridiques et techniques pendant plusieurs années et que l'Assemblée a adopté deux résolutions sur cette question, à savoir la Résolution A37-22 (Appendice F) et la Résolution A32-19. Le Secrétaire informe le Comité que des renseignements supplémentaires sur le sujet seront fournis au besoin.

3:14 Après une récapitulation de l'évolution historique du point 5 (systèmes CNS/ATM) dans le programme des travaux présentée par le Secrétaire, le Comité poursuit l'examen de la note LC/36-WP/3-1. Dans ce contexte, le président fait valoir que le programme des travaux devrait être considéré comme un document dynamique, en constante évolution, et qu'il revient en fin de compte au Conseil et à l'Assemblée de prendre les décisions à cet égard et d'apporter au programme les ajustements qu'ils jugent appropriés. Ainsi, on ne s'attendrait pas à ce que les décisions du Comité concernant le programme des travaux soient définitives mais plutôt sujettes à divers changements.

3:15 Le président souligne que l'attribution d'un rang de priorité inférieur à un point ne signifie pas que ce point sera négligé ; au contraire, comme le montrent les résultats en ce qui concerne le point relatif à l'examen d'orientations sur les conflits d'intérêts (qui a été classé au 5^e rang dans l'ordre de priorité à la dernière session du Comité), le travail sur un point peut avancer considérablement quelle que soit sa priorité dans le programme des travaux. Le président rappelle aussi que des points ont été ajoutés au programme depuis la dernière session du Comité (étude de questions relatives aux aéronefs télépilotes, détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État), et les travaux sur ces points ont été exécutés de façon efficace. De l'avis du président, la priorité des points devrait logiquement rendre compte de l'intérêt qu'ils ont suscité dans les débats du Comité. Compte tenu de ce qui précède et de ce qui a été exprimé précédemment à propos des points concernant les actes ou délits et l'article 83 *bis*, respectivement, le président propose, et le Comité approuve à l'unanimité, le nouveau classement par ordre de priorité suivant : le point 4 devient le point 1 ; le point 2 ne change pas de rang ; le point 1 devient le point 3 ; le point 5 devient le point 4 ; le point 7 devient le point 5 ; le point 6 ne change pas de rang ; le point 3 devient le point 7. Il est consigné que ce nouveau classement a fait consensus au sein du Comité et que celui-ci l'a approuvé. Le président, en raison d'interventions faites à ce stade par quelques délégations, propose que le programme soit revu, s'il y a lieu, après que le Comité aura examiné la note LC/36-WP/8-1. Concernant le point relatif à la promotion de la ratification des instruments de droit aérien, une délégation rappelle qu'il est important de ratifier à la fois la Convention de Montréal de 1999 et les instruments de Beijing de 2010.

3:16 Comme suite au débat résumé ci-dessus, après examen de la note LC/36-WP/8-1, le programme des travaux du Comité est le suivant :

- 1) Étude des questions juridiques relatives aux aéronefs télépilotes ;
- 2) Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts ;
- 3) Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ;
- 4) Examen, en ce qui concerne le système CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multinationaux régionaux, de la création d'un cadre juridique ;
- 5) Détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État ;
- 6) Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;
- 7) Aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et article 83 *bis*.



COMITÉ JURIDIQUE — 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 9 : Rapport sur les travaux de la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 36^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

1. Les paragraphes 4:1 et 4:2 du projet de rapport du Comité juridique portent sur le point 4 de l'ordre du jour.

Point 4 : Examen de l'ordre du jour de la Commission juridique de la 39^e session de l'Assemblée

4:1 Le Secrétariat présente la note de travail LC/36-WP/4-1, dans laquelle sont énumérés les points de l'ordre du jour et les notes de la Commission juridique de la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui se tiendra du 27 septembre au 7 octobre 2016. À la troisième séance de sa 205^e session, le 12 juin 2015, le Conseil a examiné le projet d'ordre du jour provisoire de la 39^e session de l'Assemblée et a décidé de renvoyer les points de l'ordre du jour et les notes de la Commission juridique au Comité juridique pour examen à sa 36^e session et rapport au Conseil. L'ordre du jour et les notes correspondantes portent sur quatre points qui ont figuré habituellement à l'ordre du jour de la Commission juridique des sessions antérieures de l'Assemblée.

4:2 Le Comité confirme l'inclusion des points L1 (Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015), L2 (Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique), L3 (Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique) et L4 (Autres questions à examiner par la Commission juridique) et des notes correspondantes dans le projet d'ordre du jour provisoire de la 39^e session de l'Assemblée.



COMITÉ JURIDIQUE – 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 9 : Rapport sur les travaux réalisés pendant la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 36^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

1. Les paragraphes 5:1 à 5:5 ci-joints du projet de rapport du Comité juridique portent sur le point 5 de l'ordre du jour.

Point 5 : Amendement du Règlement intérieur du Comité juridique

5:1 Le Secrétariat présente la note de travail LC/35-WP/5-1, qui contient deux propositions d'amendement du *Règlement intérieur du Comité juridique* (Doc 7669). La première proposition a pour but de modifier la Règle 6 de façon que, si le président démissionne ou s'il lui est impossible d'accomplir le reste de son mandat, le premier vice-président lui succède et les autres vice-présidents avancent dans l'ordre de préséance, et aussi de façon que lorsqu'un poste de vice-président devenu vacant en cours de mandat ne peut pas être pourvu par voie de succession, le Comité élit un vice-président au poste vacant pour le reste du mandat. La seconde proposition vise à modifier la Règle 44 afin d'ajouter le chinois aux cinq autres langues que le Comité utilise déjà, pour les motifs énoncés au paragraphe 3.1 de la note de travail.

5:2 Le président demande alors des observations concernant les propositions d'amendement. Étant donné que toutes les délégations qui ont exprimé leur point de vue sur les propositions d'amendement de la Règle 44 ont pleinement entériné leur adoption, le président déclare les amendements de la Règle 44 **adoptés**.

5:3 En ce qui concerne la Règle 6, quelques délégations parmi celles qui ont pris la parole appuient les amendements dans leur intégralité, soulignant qu'il s'agit de propositions très sensées et pratiques qui permettraient à l'ensemble des membres du Bureau de s'acquitter dûment de leurs responsabilités. Bien qu'appuyant les amendements en principe, une délégation exprime une certaine préoccupation quant à l'amendement de l'alinéa d) de la Règle 6, en ce sens qu'un vice-président qui deviendrait président par voie de succession au cours d'une première session pourrait en théorie assurer la présidence pendant quatre sessions de suite s'il était élu président pour le mandat suivant. Deux autres délégations partagent cette préoccupation. Une autre délégation exprime l'opinion qu'une élection pour le prochain mandat pourrait constituer une garantie suffisante contre cette éventualité.

5:4 Prenant acte de la préoccupation susmentionnée au sujet du poste de président, et vu les longs intervalles que l'on a connus ces dernières années entre les sessions du Comité, le président décide de suspendre le débat sur ce point en attendant la réception du texte révisé de l'alinéa d) de la Règle 6 qu'il a demandé à la délégation concernée.

5:5 Les travaux sur ce point reprennent par la suite durant la session, avec la présentation par l'Afrique du Sud du Flimsy n° 1, qui est joint en **Appendice E**. Le flimsy contient un texte supplémentaire destiné à l'alinéa d) de la Règle 6, qui vise à répondre à la préoccupation exprimée au paragraphe 5:3. Le libellé proposé n'ayant pas soulevé d'objection, le président déclare tous les amendements de la Règle 6 **adoptés** par le Comité.



COMITÉ JURIDIQUE — 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 9 : Rapport sur les travaux de la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 36^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

1. Le paragraphe ci-joint du projet de rapport du Comité juridique porte sur le point 7 de l'ordre du jour.

Point 7 : Date, lieu et ordre du jour de la 37^e session du Comité juridique

7:1 Le Comité est saisi ensuite de la note de travail LC/36-WP/7-1, présentée par le Secrétariat. À la demande du Président, il est indiqué que, en pratique, le Comité se réunit tous les deux ans, à moins qu'une réunion supplémentaire ne soit requise d'urgence, et que la décision de programmer la session suivante est habituellement laissée à l'appréciation du Conseil. En ce qui concerne le paragraphe 2 de la note, il est précisé qu'une provision a été faite pour une conférence diplomatique en 2018 pour réserver un créneau aux fins du budget, au cas où les progrès réalisés au titre d'un point du Programme général des travaux du Comité juridique exigeraient la tenue d'une telle conférence, mais qu'aucune n'est envisagée à ce jour. En conclusion, le Comité convient de renvoyer au Conseil la décision sur la date, le lieu et l'ordre du jour de la 37^e session.



COMITÉ JURIDIQUE — 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 9 : Rapport sur les travaux de la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 36^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

1. Les paragraphes 8:1 à 8:9 ci-joints du projet de rapport du Comité juridique portent sur le point 8 de l'ordre du jour.

Point 8 : Questions diverses

8:1 La délégation du Brésil présente la note LC/36-WP/8-2, qui porte principalement sur la fin de l'article 12 de la Convention de Chicago. Le présentateur fait savoir que, si les États ont une définition presque uniforme de ce qui constitue une violation, la Convention de Chicago ne contient rien à propos de l'établissement de lignes directrices sur la façon de promouvoir la poursuite des violations. Il en résulte que les États ont tendance à adopter leurs propres lois. Comme exemple de conséquence liée à l'absence d'une position commune en ce qui concerne des procédures, la délégation cite la tendance à ignorer les violations mineures, combinée aux coûts et au manque de ponctualité des notifications de violation. De même, l'absence de bons mécanismes de coopération entre les États empêche l'application efficace des notifications de violation d'un État dans l'État de l'exploitant. Ce qui constitue une véritable préoccupation de sécurité. La délégation signale que des préoccupations similaires ont été exprimées lors de la Conférence de haut niveau sur la sécurité tenue en 2015. Le présentateur invite le Comité à prendre note de cet enjeu particulier et à prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires, y compris la réalisation d'un sondage.

8:2 Deux délégations expriment leur satisfaction à l'égard de cette note de travail et estiment que le Comité devrait examiner des façons possibles d'améliorer la situation ou d'y remédier. L'une des délégations fait savoir qu'il n'est pas rare que l'autorité de l'aviation civile de son État constate des infractions commises par des exploitants aériens étrangers, par exemple des marchandises dangereuses mal étiquetées ou qui demeurent non déclarées. Cette délégation ajoute que des problèmes linguistiques nuisent parfois à l'efficacité des échanges d'informations sur les mesures d'application prises. Des éléments indicatifs de l'OACI existent, sous la forme du *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335). Une autre délégation considère que la question se résume à des problèmes techniques et de procédures ; elle dit que son État constate lui aussi parfois des cas de non-conformité, comme un aéronef volant à une altitude autre que celle qui a été assignée, et que la méthode de notification d'une violation faisant appel à une lettre officielle adressée à l'État de l'exploitant étranger est perçue comme une entrave à une notification en temps utile. Cette dernière délégation est donc favorable à un mécanisme qui facilite la transmission d'informations en temps réel sur les infractions et qui permet ainsi à l'État de l'exploitant de mieux suivre le respect des règlements de sécurité par ses transporteurs.

8:3 Dans son résumé du débat sur le sujet, le Président constate que les délégués n'ont eu qu'un temps limité pour examiner la note de travail, ce qui rend de nombreux États incapables de prendre une décision ferme sur la question à ce stade. Il indique que la note a suscité l'intérêt de plusieurs États, ce qui devrait être porté à la connaissance des organes compétents de l'OACI pour qu'ils puissent approfondir leurs réflexions sur cette question, selon qu'il convient.

8:4 Le Comité examine ensuite la note LC/36-IP/1, présentée par le Secrétariat, et la note LC/36-WP/8-1, présentée par les Pays-Bas. La note IP/1 et son appendice rappellent que, suite à la destruction de l'avion de la Malaysia Airlines assurant le vol 17 (MH17), un Groupe spécial chargé d'examiner l'application des traités de l'OACI concernant les zones de conflit a été créé et s'est réuni les 13 et 14 juillet 2015. Le Groupe a conclu notamment qu'à ce stade, il n'était pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago, sans toutefois exclure que des modifications pourraient être nécessaires dans l'avenir. Le Conseil a approuvé les conclusions du Groupe et est convenu de les porter à l'attention du Comité juridique pour information.

8:5 La note WP/8-1 fait référence au rapport final sur l'enquête concernant le vol MH17, rendu public par le bureau néerlandais de la sécurité des transports le 13 octobre 2015. Le rapport réclame une définition plus stricte des responsabilités des États en ce qui a trait à la sécurité de leur espace aérien et

évoque la nécessité d'un amendement de la Convention de Chicago et de ses annexes. Les Pays-Bas indiquent que comme le rapport final a été rendu public après les conclusions du Groupe spécial mentionné ci-dessus, le Comité juridique est invité à déterminer, dans le cadre de ses délibérations, si un nouvel examen de ces conclusions est nécessaire.

8:6 Un certain nombre de délégations appuient la note WP/8-1 et proposent que le sujet de cette note soit inclus dans le programme général des travaux du Comité juridique. Une délégation déplore la perte de 298 vies et insiste sur la nécessité d'empêcher qu'une telle perte se reproduise. Elle rappelle que bien que le Conseil ait renvoyé les conclusions du Groupe spécial au Comité juridique pour information, il faut garder à l'esprit les autres décisions du Conseil de rester saisi des questions liées au vol MH17 et de prendre des mesures pour améliorer la sécurité de l'aviation civile. Une autre délégation se réfère à la proposition qu'elle a faite précédemment au Conseil d'envisager la possibilité d'un amendement de la Convention de Chicago afin d'éliminer ou de réduire les risques encourus par l'aviation civile dans les zones de conflit. Il prie instamment la communauté internationale d'agir avant qu'une nouvelle tragédie frappe faisant davantage de victimes. Une délégation fait expressément état de la nécessité d'amender l'article 9 de la Convention de Chicago pour combler la lacune concernant l'obligation de fermer l'espace aérien au-dessus des zones de conflit.

8:7 D'autres délégations offrent leurs sincères condoléances suite à la tragédie du vol MH17 et expriment une vive préoccupation quant à la sécurité de l'aviation. Elles font savoir que des travaux globaux ont été effectués ou sont en cours à l'OACI, notamment l'établissement d'un répertoire web des zones de conflit, l'élaboration d'amendements d'Annexes à la Convention de Chicago et la rédaction ou la révision d'éléments indicatifs. Comme le Conseil a déjà approuvé les conclusions du Groupe spécial, des délégations estiment qu'il serait prématuré d'inclure dans le programme des travaux le point concernant un amendement de la Convention de Chicago avant l'achèvement des travaux en cours dans d'autres domaines. Une délégation fait remarquer qu'il est difficile pour un État insulaire de fermer son espace aérien, car cela coupe son accès au monde extérieur. Il est aussi noté que la recommandation du bureau néerlandais de la sécurité concernant les responsabilités des États est adressée aux États membres de l'OACI et que les États peuvent de leur propre initiative proposer un amendement de la Convention de Chicago s'ils le jugent nécessaire, sans l'intervention du Comité juridique.

8:8 Au sujet du répertoire web de l'OACI, une délégation informe le Comité qu'il y a 67 messages dans le répertoire, concernant 14 États, onze desquels ont porté plainte. Cela démontre la nécessité d'une amélioration du système.

8:9 Le Président note le vif intérêt des délégations pour cette question juridique, politique et technique délicate. Il indique que la question dont le Comité a été saisi n'est pas de savoir si la Convention de Chicago devrait être amendée mais de savoir si le programme général des travaux du Comité juridique devrait être modifié compte tenu des recommandations du rapport final rendu public par le bureau néerlandais de la sécurité des transports. Il rappelle au Comité le message clair envoyé par le Conseil, selon lequel la question a été portée à l'attention du Comité « pour information ». Même si les opinions au sein du Comité sont partagées, le Président n'a pas l'impression que la majorité est en faveur de l'inclusion de la question dans le programme des travaux. Comme solution mitoyenne, il suggère que le Comité note qu'un certain nombre de tâches, comme l'amendement de normes et pratiques recommandées, sont toujours en cours à l'OACI. En attendant les résultats de ces tâches, le Comité pourrait informer le Conseil de sa disponibilité et de sa volonté d'aider. Si le Conseil, sur la base de nouvelles informations, y compris le rapport final du bureau néerlandais de la sécurité des transports, décide qu'il faut l'assistance du Comité juridique, alors le travail pourra être effectué conformément à la procédure normale de l'OACI. Le Comité accepte cette suggestion.