

**Point 6 : Questions diverses**

6:1 L'observateur de la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) présente la note LC/39-WP/6-1, qui porte sur les meilleures pratiques à appliquer par les assureurs pour indemniser les victimes, et indique que celle-ci est présentée en complément des notes soumises à des sessions antérieures de l'Assemblée et du Comité juridique, ainsi qu'à la lumière des recommandations adoptées au premier Colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles (AAAVF1) en 2021.

6:2 Toutes les délégations qui prennent la parole souscrivent à la nécessité de veiller à ce que les victimes d'accidents aériens et leurs familles soient traitées équitablement et avec dignité. Si plusieurs délégations appuient la note de travail et la demande de recueillir les meilleures pratiques en matière d'assurance par l'intermédiaire d'un groupe d'étude, la majorité des délégations font observer que le groupe de travail créé à la fin de 2023 et relevant du Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI serait le plus à même de s'acquitter de cette tâche. Comme le précise le Secrétariat, ce groupe de travail est chargé de mettre en œuvre les recommandations de l'AAAVF1 et peut compter sur le soutien de la LEB. Certaines délégations expriment leur désaccord à l'égard de la demande formulée dans la note de travail d'examiner certains instruments de droit aérien international, notamment la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Montréal le 28 mai 1999.

6:3 Résumant le débat, la Présidente précise que la Convention de Montréal de 1999, basée sur un système à deux niveaux, ne limite pas la responsabilité des transporteurs et prévoit que les États parties peuvent exiger de leurs transporteurs qu'ils souscrivent une assurance adéquate. La Présidente note en outre que si les recommandations du Colloque de 2021 ne sont pas contraignantes pour le Comité juridique, elles guident les travaux du Secrétariat et du groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation, et qu'il convient de prévoir du temps pour les travaux de suivi. Le Comité est rassuré sur le fait que la LEB continuera d'appuyer le groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation, en particulier lorsqu'il s'agira de recueillir les meilleures pratiques en matière d'assurance. La Présidente encourage également les États et l'IATA à appuyer le groupe de travail en lui fournissant les informations dont il a besoin dans la mesure du possible, et le prochain colloque pourrait être une bonne occasion de recueillir et d'évaluer les meilleures pratiques, le cas échéant.

6:4 Le Comité prend note des informations présentées par l'Association du transport aérien international (IATA) dans la note LC/39-WP/6-2, qui mettent en évidence la coordination continue entre l'OACI et le sous-comité des Nations Unies chargé de la fiscalité, à la suite d'une intervention du Secrétaire général.

6:5 L'IATA présente la note LC/39-WP/6-3, qui porte sur le transport aérien international et les lois de protection des données.

6:6 L'observateur de l'IATA informe le Comité des travaux importants menés par l'IATA, qui ont abouti à la publication récente d'un Livre blanc. Il fait observer que les interactions entre le transport aérien international et les lois de protection des données entraînent des incohérences sur le plan juridique qui méritent d'être étudiées plus avant et qui appellent à une coopération plus étroite. L'observateur demande au Comité de créer un groupe de travail multidisciplinaire sous l'égide du Comité juridique afin d'examiner cette question et d'élaborer des éléments indicatifs.

6:7 La majorité des délégations qui prennent la parole se disent favorables à la note de travail et à la création d'un groupe de travail multidisciplinaire. Plusieurs délégations estiment que les éléments

---

indicatifs sur cette question élaborés par un tel groupe de travail pourraient s'avérer utiles pour les États qui élaborent leur propre législation nationale.

6:8 Un certain nombre de délégations font remarquer que la réglementation en matière de protection des données relève de la compétence nationale ou régionale et se demandent si le Comité juridique est le forum le plus adapté pour examiner cette question. Elles proposent plutôt que le Conseil détermine le cadre le plus approprié au sein de l'OACI, certains membres exprimant une préférence pour le Groupe d'experts de la facilitation.

6:9 Certaines délégations soulignent que les règles de protection des données ne se limitent pas à l'aviation civile et que diverses autorités sont concernées aux niveaux national, régional et international. Certaines délégations font observer que l'OACI n'est pas compétente pour élaborer ou réviser des lois et réglementations relatives à la protection des données en tant que telles et que tout travail entrepris par l'OACI devrait plutôt viser à évaluer les incidences des différentes règles sur le secteur de l'aviation civile. L'IFALPA met en exergue le fait que les lois de protection des données ont également des répercussions sur le flux de données pertinentes intéressant les équipages d'aéronefs.

6:10 Résumant le débat, la Présidente note que la majorité des délégations appuient la note de travail de l'IATA et la création d'un groupe de travail multidisciplinaire. Un certain nombre de délégations ayant demandé que la décision soit plutôt prise par le Conseil, la Présidente rappelle que le programme des travaux du Comité est, quoi qu'il en soit, soumis à l'approbation du Conseil. En conséquence, les réserves de certaines délégations sur la question de l'ajout de ce point au programme des travaux seront également portées à l'attention du Conseil lorsqu'il examinera le programme des travaux, dans le compte rendu des délibérations du Comité sur ce point.

6:11 La République dominicaine présente la note LC/39-WP/6-4, qui appelle l'attention sur les menaces pour la navigation aérienne posées par l'utilisation abusive de rayons laser, ainsi que sur les risques pour la sûreté et la santé, et dans laquelle il est demandé au Comité juridique de créer des critères uniformes permettant aux États d'établir des règlements en matière de poursuite, de sanction et de pénalisation. Un certain nombre de délégations et l'IFALPA qui prennent la parole appuient la note. Le Secrétariat rappelle qu'à la suite d'une lettre (AS8/5-18/17) diffusée en 2018, un certain nombre d'États ont fourni à l'OACI des exemples de règlements qu'ils ont adoptés pour lutter contre les incidents liés à l'illumination laser. Le Secrétariat fait remarquer que les États peuvent toujours consulter ces documents pour les aider à élaborer leurs propres règlements sur l'illumination laser des aéronefs, afin que des sanctions civiles ou pénales y soient prévues. Il est donc proposé qu'au lieu d'élargir le programme des travaux pour traiter cette question, une nouvelle lettre soit diffusée auprès des États pour leur rappeler la disponibilité de ce répertoire sur l'illumination laser et la sécurité des vols, pour encourager les États qui ont déjà transmis des informations en réponse à la lettre de 2018 à les actualiser et pour inviter instamment les autres États à communiquer leurs meilleures pratiques, en particulier celles qui concernent les poursuites ou les sanctions liées à de tels actes. Il est convenu qu'en fonction des réponses attendues à cette proposition de lettre, cette question pourrait être examinée plus avant à la prochaine session du Comité juridique. La République dominicaine remercie le Comité d'avoir examiné sa note.

6:12 Le Venezuela présente les notes LC/39-WP/6-5, LC/39-WP/6-6 et LC/39-WP/6-7 portant respectivement sur les questions relatives aux mesures coercitives unilatérales dans le domaine de l'aviation civile ainsi que sur les engagements pris par les États dans le cadre de leurs accords sur les services aériens et sur la responsabilité des États de fournir des installations et des services appropriés pour faciliter la navigation aérienne internationale en vertu de la Convention de Chicago.

6:13 [discussion]

6:14 Le Comité prend acte avec satisfaction de la note LC/39-IP/1 soumise par le Royaume-Uni, qui informe le Comité qu'il accueillera la troisième édition du Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF) du 26 au 28 novembre 2024, avec le soutien de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OACI.

6:15 Le Comité note les informations figurant dans la note LC/39-IP/2 soumise par l'IFALPA sur la nécessité d'un traitement équitable des membres d'équipages d'aéronefs lorsqu'ils sont arrêtés à l'étranger parce qu'ils sont soupçonnés d'avoir commis des infractions alors qu'ils étaient en service, ainsi que des lignes directrices élaborées par l'Organisation maritime internationale à l'intention des gens de mer.