

**RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE EN VIGUEUR
PORTANT SUR DES QUESTIONS DE RATIFICATION**
(au 4 octobre 2019)

- A23-3** Ratification du Protocole insérant l'article 83 *bis* dans la Convention de Chicago
- A26-3** *Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées*
- A27-1** Ratification du Protocole insérant l'article 3 *bis* dans la Convention de Chicago
- A39-5** Ratification du Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*
- A39-7** Ratification du Protocole portant amendement de l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*
- A39-9** Promotion de la Convention de Montréal de 1999
- A39-10** Promotion de la Convention et du Protocole de Beijing de 2010
- A40-9** Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien – Appendice A : Réglementation économique du transport aérien international, Section I. Principes de base et vision à long terme
- A40-11** Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation – Appendice B : Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile
- A40-28** Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique – Appendice C : Ratification des instruments internationaux de l'OACI

A23-3 : Ratification du Protocole insérant l'article 83 *bis* dans la Convention de Chicago

L'Assemblée,

Ayant adopté la Résolution A23-2 qui amende la Convention de Chicago par l'addition d'un nouvel article 83 *bis*,

Prie instamment tous les États contractants d'effectuer les modifications nécessaires dans leur législation nationale et de ratifier l'amendement dès que possible.

A26-3 : Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A2-26, elle a accepté la *Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées*,

Considérant que, par sa Résolution A2-27, elle a recommandé aux États contractants d'accorder immédiatement, dans toute la mesure du possible, la jouissance des privilèges et immunités prévus par ladite Convention à l'OACI ou aux personnes qui y auraient droit en raison de leurs rapports avec l'OACI,

Considérant que certains États contractants ne sont pas encore devenus parties à la Convention,

Considérant que, par la Résolution 39/27 qu'elle a adoptée le 30 novembre 1984, l'Assemblée générale des Nations Unies a réitéré la demande qu'elle avait déjà formulée dans sa Résolution 239C(III) du 18 novembre 1948 en priant les États membres qui ne l'avaient pas encore fait de prendre les mesures nécessaires pour exonérer de l'impôt national sur le revenu leurs nationaux qui étaient au service de l'Organisation des Nations Unies, en ce qui concerne les traitements et émoluments perçus de l'Organisation,

1. *Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de prendre les mesures nécessaires pour devenir parties à la *Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées* ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre les mesures qui sont en leur pouvoir, en vue d'appliquer les principes de ladite Convention ;
3. *Demande* au Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention de tous les États contractants ;
4. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session ordinaire, de la mise en application de la présente résolution.

A27-1 : Ratification du Protocole insérant l'article 3 bis dans la Convention de Chicago

L'Assemblée,

Considérant qu'à sa 25^e session (extraordinaire), en 1984, elle a unanimement approuvé un amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* insérant un nouvel article 3 bis dans cette convention,

Considérant que ses Résolutions A25-2 et A26-2, et les Résolutions du Conseil du 14 juillet et du 7 décembre 1988, lançaient un appel à tous les États qui ne l'avaient pas encore fait pour qu'ils ratifient dès que possible le Protocole insérant le nouvel article 3 bis dans la Convention,

Considérant que, dans sa Résolution A26-2, l'Assemblée a noté la lenteur des progrès réalisés dans la ratification des protocoles portant amendement de la Convention de Chicago,

Considérant que le nouvel article 3 bis énonce des principes fondamentaux essentiels au développement sûr de l'aviation civile internationale,

Considérant qu'il est souhaitable que l'article entre en vigueur le plus tôt possible,

Lance un appel urgent à tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait pour qu'ils ratifient, dès que possible, le Protocole insérant l'article 3 *bis* dans la Convention de Chicago.

**A39-5 : Ratification du Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a),
de la Convention relative à l'aviation civile internationale**

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a décidé d'amender l'article 50, alinéa a), de la Convention afin d'augmenter le nombre des membres du Conseil,

Considérant qu'il est hautement souhaitable que ledit amendement entre en vigueur dès que possible,

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier de toute urgence l'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention ;
2. *Charge* le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention des États contractants dès que possible.

**A39-7 : Ratification du Protocole portant amendement de l'article 56 de la Convention
relative à l'aviation civile internationale**

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a décidé d'amender l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* afin d'augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne,

Considérant qu'il est hautement souhaitable que ledit amendement entre en vigueur dès que possible,

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier de toute urgence l'amendement de l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
2. *Charge* le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention des États contractants dès que possible.

A39-9 : Promotion de la Convention de Montréal de 1999

L'Assemblée,

Rappelant sa Résolution A37-22, Appendice C, relative à la ratification des instruments qui ont été élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation, et la Résolution A38-20, *Promotion de la Convention de Montréal de 1999*,

Reconnaissant l'importance de disposer d'un régime universel pour régir la responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers et des expéditeurs empruntant des vols internationaux,

Reconnaissant la nécessité d'un système équitable, juste et commode d'indemnisation des pertes,

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'appuyer et d'encourager l'adhésion universelle à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Convention de Montréal de 1999) ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas fait de devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 aussitôt que possible ;
3. *Charge* le Secrétaire général d'apporter aux États contractants qui en font la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification ;
4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-20.

A39-10 : Promotion de la Convention et du Protocole de Beijing de 2010

L'Assemblée,

Rappelant sa Résolution A38-19 intitulée *Promotion de la Convention et du Protocole de Beijing de 2010*,

Rappelant aussi sa Résolution A37-22, Appendice C, concernant la ratification des instruments qui ont été élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Reconnaissant l'importance d'élargir et de renforcer le régime mondial de sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes,

1. *Prie instamment* tous les États d'appuyer et d'encourager l'adhésion universelle à la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing de 2010) et le *Protocole complémentaire pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing de 2010) ;
2. *Prie instamment* tous les États de signer et de ratifier la Convention et le Protocole de Beijing de 2010 aussitôt que possible ;
3. *Charge* le Secrétaire général d'apporter à tout État qui en ferait la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification ;
4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-19.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien – Appendice A : Réglementation économique du transport aérien international, Section I. Principes de base et vision à long terme

L'Assemblée,

Considérant que les principes de base de souveraineté, d'équité et d'égalité des possibilités, de non-discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération énoncés dans la Convention ont bien servi le transport aérien international et continuent de constituer la base pour son développement futur,

Considérant que l'action multilatérale visant à libéraliser le transport aérien international, en particulier l'échange le plus large possible des droits commerciaux, notamment des droits de trafic, sur une base multilatérale, reste l'un des buts de l'Organisation,

Considérant que, dans le cadre de la Convention, les États membres ont des objectifs et politiques réglementaires nombreux et divers, mais partagent un objectif fondamental de participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international,

Considérant qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré en conséquence des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, incluant des exemples de clauses et des modèles d'accord sur les services aériens,

Considérant qu'il est nécessaire de renforcer plus avant la compréhension des enjeux et des avantages liés à la libéralisation de l'accès aux marchés, tant du point de vue des services de passagers que des services de fret,

Considérant que la fourniture de services de transport aérien réguliers et fiables revêt une importance fondamentale pour le développement de l'économie des États, en particulier des États en développement, notamment de ceux dont l'économie dépend du tourisme,

Considérant que l'Organisation a adopté la vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, qui déclare : *Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble. Nous serons guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des possibilités pour tous les États et leurs parties prenantes,*

Considérant que la conformité des États membres aux dispositions de la Convention et que le respect universel de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999), de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap) et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, et d'autres instruments de l'OACI régissant le transport par voie aérienne peut faciliter la réalisation des objectifs de l'Organisation et y contribuer,

Considérant qu'il y a lieu de tenir dûment compte de l'intérêt des consommateurs dans le développement des politiques et des réglementations nationales ou régionales en matière de transport aérien international,

1. *Prie instamment* tous les États membres de prendre en considération et d'appliquer la *vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international* dans les pratiques d'élaboration de politiques et de règlements ;

2. *Encourage* les États membres à poursuivre la libéralisation de l'accès aux marchés à un rythme et d'une manière qui conviennent aux besoins et aux circonstances, en tenant dûment compte des intérêts de toutes les parties prenantes, du contexte économique changeant et des besoins d'infrastructures, ainsi que des principes relatifs aux mesures de sauvegarde conçues pour assurer la participation continue et effective de tous les États, notamment le principe consistant à accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;

3. *Prie instamment* les États membres de s'abstenir d'adopter des mesures unilatérales et extraterritoriales propres à nuire au développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international, et de veiller à ce que des politiques et des législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans tenir dûment compte de ses caractéristiques particulières ;
4. *Prie instamment* les États membres qui ne sont pas encore parties à l'ATSAI, à la Convention de Montréal de 1999, à la Convention du Cap et son Protocole et à d'autres instruments de l'OACI régissant le transport aérien international, d'envisager d'urgence de le devenir ;
5. *Prie instamment* tous les États membres d'enregistrer auprès de l'OACI tous les accords et arrangements relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*, pour accroître la transparence ;
6. *Prie instamment* les États membres de tenir le Conseil parfaitement au courant de tout problème grave résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien, ainsi que de tous faits nouveaux significatifs dans le processus de libéralisation ;
7. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien quand ils échangent des droits d'accès aux marchés dans le cadre d'accords de services aériens, et d'accorder des droits appropriés et de la souplesse dans l'exploitation de manière à favoriser le développement de services de fret aérien, notamment ceux qui favorisent le commerce électronique ;
8. *Prie instamment* les États membres, lorsqu'il s'agit de traiter de questions relatives à l'attribution des créneaux ou aux restrictions frappant les vols de nuit, de tenir dûment compte des besoins et préoccupations des autres États, de faire tous les efforts possibles pour résoudre toutes préoccupations par consultation entre les parties concernées, de façon transparente et non discriminatoire, ainsi que de respecter et de suivre le principe OACI d'approche équilibrée dans les mesures réglementaires concernant la gestion du bruit des aéronefs aux aéroports ;
9. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes concernées de prendre en considération, et d'appliquer, les principes essentiels de haut niveau et non contraignants de l'OACI sur la protection des consommateurs dans les politiques et les pratiques réglementaires et opérationnelles, notamment en cas de perturbations majeures touchant l'aviation, et de tenir l'OACI informée des expériences acquises ou des problèmes rencontrés dans leur application ;
10. *Demande* au Conseil d'appuyer fermement l'échange de points de vue et de bonnes pratiques sur l'application des principes de base de l'OACI pour la protection des consommateurs étant donné que cet effort pourrait contribuer à promouvoir une compatibilité entre les régimes nationaux ou régionaux, compte tenu des besoins de souplesse des États vu leurs caractéristiques sociales, politiques et économiques ;
11. *Encourage* les États membres à continuer de recourir au mécanisme de la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) et à en tirer parti, parce qu'il facilite les négociations et les consultations relatives aux services aériens et améliore leur efficacité ;
12. *Demande* au Conseil d'entreprendre des travaux supplémentaires pour mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation, et des obstacles à l'ouverture des marchés, de façon que l'on puisse étudier plus avant l'élaboration d'une approche multilatérale en temps opportun ;

13. *Demande* au Conseil de continuer à renforcer le dialogue et l'échange d'informations entre les États membres et l'industrie, en tenant compte des objectifs de la *vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international*, concernant l'expérience et les réalisations passées des États, notamment les accords existants de libéralisation conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que l'applicabilité et la pertinence des traités multilatéraux de droit aérien existants, et des diverses propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ;

14. *Demande* au Conseil de continuer à collaborer avec les organismes régionaux et sous-régionaux dans l'étude et le développement de mesures de coopération, notamment d'arrangements libéralisés, et des résultats de ces mesures, afin de déterminer si en temps opportun des mesures analogues ou autres devraient être recommandées aux États membres en vue de leur application sur une base plus large ;

15. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États membres en matière de réglementation du transport aérien international, y compris les dispositions des accords sur les services aériens, et de partager ces informations avec les États membres.

A40-11 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation – Appendice B : Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile

a) *Instruments internationaux du droit aérien*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988), par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010)¹, par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010), par le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971) et au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1988*, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes*

¹ La *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) est entrée en vigueur en 2018.

illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014)² ;

2. *Appelle* les États qui ne sont pas encore parties aux instruments de droit aérien mentionnés ci-dessus, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de ces instruments, et appelle les États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États qu'il importe de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal* de 1988, au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* de 2010, le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* de 2014, ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments.

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

L'Assemblée,

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

1. *Appelle* les États membres à accorder une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier à inclure, dans leur législation, des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

2. *Appelle* les États membres à prendre des mesures adéquates au sujet de l'extradition ou de la poursuite des auteurs d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités et en concluant des accords appropriés prévoyant l'extradition des personnes qui commettent des attaques criminelles contre l'aviation civile internationale.

A40-28 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique – Appendice C : Ratification des instruments internationaux de l'OACI

L'Assemblée,

Rappelant l'Appendice C de sa Résolution A39-11, relative à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

² Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.int, rubrique « Recueil des traités de l'OACI ».

Notant avec préoccupation que les progrès réalisés dans la ratification des Protocoles d'amendement susmentionnés, notamment ceux qui modifient les articles 50, alinéa a) et 56 adoptés en 2016, et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois), continuent d'être lents,

Notant également que, même si un nombre important d'États sont parties aux Protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago, il est encore nécessaire de faire avancer davantage la ratification de ces protocoles,

Reconnaissant l'importance de ces amendements pour l'aviation civile internationale, en particulier pour la viabilité de la Convention de Chicago, et le besoin urgent corrélatif d'accélérer l'entrée en vigueur des amendements qui ne sont pas encore en vigueur,

Reconnaissant la nécessité d'accélérer la ratification et l'entrée en vigueur des instruments de droit aérien élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Consciente du fait que seule une participation universelle à ces Protocoles d'amendement et autres instruments permettrait d'obtenir l'unification des règles internationales qu'ils contiennent et d'en rehausser les avantages,

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les amendements de la Convention de Chicago qui ne sont pas encore en vigueur, c'est-à-dire ceux qui modifient le paragraphe final pour ajouter l'arabe et le chinois aux textes authentiques de la Convention, les amendements des articles 50, alinéa a) et 56 adoptés en 2016 ;

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de ratifier les protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* dans la Convention de Chicago ;

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999, la Convention du Cap et le Protocole du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal du 2 mai 2009, la Convention et le Protocole de Beijing de 2010, le Protocole de Montréal de 2014 et les Protocoles concernant le texte authentique quinquélingue (1995) et le texte authentique en six langues (1998) de la Convention de Chicago ;

Prie instamment les États qui ont ratifié les instruments en question de fournir au Secrétaire général des exemplaires du texte et des documents qu'ils ont utilisés dans le processus de ratification et d'application de ces instruments et qui pourraient aider d'autres États à accomplir le même processus en leur servant d'exemple ;

Charge le Secrétaire général de prendre, en coopération avec les États, toutes les mesures pratiques qui sont à la portée de l'Organisation afin d'apporter sur demande une assistance aux États contractants qui éprouvent des difficultés dans le processus de ratification et d'application des instruments de droit aérien, notamment en organisant des ateliers et des séminaires régionaux ou en y participant afin de contribuer à l'avancement du processus de ratification des instruments de droit aérien international.