



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

#### Point 45 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

#### PROGRAMME DES TRAVAUX DE L'ORGANISATION DANS LE DOMAINE JURIDIQUE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail fait rapport sur les activités permanentes que le Secrétariat mène dans le domaine juridique et sur les questions juridiques dont est saisi le Conseil. Elle présente également un aperçu de l'évolution de la situation et des décisions pertinentes prises depuis la dernière session de l'Assemblée en ce qui concerne les points du Programme des travaux du Comité juridique, y compris l'ordre de priorité des points.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à examiner le programme des travaux futurs de l'Organisation dans le domaine juridique et à décider du Programme des travaux du Comité juridique exposé au paragraphe 3.4, y compris l'ordre de priorité des points.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Stratégie d'exécution de soutien – Soutien du programme – Services juridiques et relations extérieures.
<i>Incidences financières :</i>	Telles que prévues dans le cadre du budget ordinaire.
<i>Références :</i>	C-WP/14386 Doc 7669, <i>Comité juridique (Constitution – Procédure d'approbation des projets de conventions – Règlement intérieur)</i> Doc 10061, <i>Rapport de la 36<sup>e</sup> session du Comité juridique</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 À chacune de ses sessions ordinaires, l'Assemblée est informée des activités permanentes que mène le Secrétariat dans le domaine juridique et des décisions pertinentes prises depuis sa dernière session en ce qui concerne les points du Programme des travaux du Comité juridique.

## 2. ACTIVITÉS PERMANENTES DANS LE DOMAINE JURIDIQUE MENÉES PAR LA DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES (LEB)

2.1 Les fonctions permanentes du Secrétariat dans le domaine juridique sont les suivantes : fourniture d'avis et d'assistance juridiques au Président du Conseil, au Secrétaire général, à d'autres Directions de l'OACI, aux bureaux régionaux et aux États membres de l'OACI ; recherches, avis et services juridiques, notamment la préparation de la documentation nécessaire au Conseil et à ses organes auxiliaires, à l'Assemblée, au Comité juridique, aux conférences diplomatiques et à d'autres réunions ; exercice de fonctions relatives aux accords internationaux dont l'OACI est le dépositaire ; enregistrement des accords et arrangements aéronautiques ; compilation des lois et règlements nationaux sur l'aviation civile ; établissement de divers rapports, par exemple les éléments destinés à l'annuaire juridique des Nations Unies, représentation du Secrétaire général en cas d'appels portés devant la Commission mixte consultative d'appel et le Tribunal d'appel des Nations Unies ; représentation du Secrétaire général pour tout autre litige auquel l'OACI peut être partie ; coopération avec les Nations Unies et d'autres organisations pour les questions d'ordre juridique ; autres fonctions connexes de nature juridique.

2.2 La Direction a continué de fournir des services de secrétariat au Groupe de travail sur la gouvernance et l'efficacité (WGGE) qui avait été constitué durant la 195<sup>e</sup> session du Conseil, en mars 2012, suite à la fusion des anciens groupes de travail sur la gouvernance et sur l'efficacité (le WGOG et le WGOE). Le WGGE s'est occupé de diverses questions de politique et de gouvernance dans des domaines tels que le processus de formulation de politiques, l'amélioration des travaux préparatoires pour l'Assemblée, les publications de l'OACI, les directives aux groupes d'experts, la composition des comités permanents du Conseil, la gestion des performances, les risques organisationnels et les assurances.

2.3 La Direction a été hôte conjoint d'un certain nombre de séminaires juridiques ou y a contribué : à Singapour les 23 et 24 janvier 2014, à Windhoek (Namibie) du 17 au 21 février 2014, à Séoul (République de Corée) les 26 et 27 mai 2015. Un séminaire juridique conjoint OACI/IATA sur les passagers indisciplinés s'est tenu à Genève (Suisse) le 1<sup>er</sup> avril 2016.

## 3. PROGRAMME DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE

3.1 Selon la Règle 8 de son Règlement intérieur, le Comité juridique établit et met à jour, sous réserve de l'approbation du Conseil, un programme général des travaux qui comprend les sujets proposés par le Comité ; de plus, le programme comprend toute question proposée par l'Assemblée ou le Conseil.

3.2 Lors de sa 38<sup>e</sup> session, l'Assemblée a décidé du Programme général des travaux ci-après du Comité juridique, dont les points sont indiqués dans l'ordre de priorité :

- 1) Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ;
- 2) Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts ;
- 3) Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 *bis* ;
- 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) Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;
- 6) Étude de questions juridiques liées aux aéronefs télépilotés ;

3.3 Le Programme des travaux, notamment la priorisation des points, a été examiné en dernier lieu par le Conseil à la cinquième séance de sa 203<sup>e</sup> session, en novembre 2014. À cette occasion, le Conseil a décidé de faire passer le point 6 intitulé « Étude de questions juridiques liées aux aéronefs télépilotés » au 4<sup>e</sup> rang de priorité. En conséquence, le point 4 existant intitulé « 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 » et le point 5 « Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international » sont devenus point 5 et point 6, respectivement. En outre, le Conseil est convenu d'inclure un nouveau point 7 sur la détermination de la classification d'un aéronef, tout en prenant note des réserves soulevées sur les antécédents historiques de la question. Ce faisant, le Conseil a demandé à LEB de revoir l'étude de 1993 du Secrétariat sur les aéronefs civils/d'État (C-WP/9835) afin de déterminer les domaines dans lesquels il serait possible de faire intervenir le Comité juridique, et il a recommandé d'examiner les moyens d'aborder le point 7 de l'ordre du jour, de façon autre que par l'amendement de l'article 3 b) de la Convention de Chicago, qui risque de présenter des difficultés.

3.4 Le Programme des travaux, incluant la priorisation des points, a été ensuite révisé par le Comité juridique à la 36<sup>e</sup> session (30 novembre – 3 décembre 2015), comme suit :

- 1) Étude de questions juridiques liées aux aéronefs télépilotés ;
- 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 de la classification d'un aéronef – civil/d'État ;
- 6) Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;

7) Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 *bis*.

L'**Appendice A** à la présente note de travail donne des informations sur l'état d'avancement des points du Programme des travaux. L'**Appendice B** contient des informations sur les travaux juridiques dans certains autres domaines, tels que la garantie internationale portant sur des matériels d'équipement mobiles (équipements de bord) et l'examen de l'application des traités de l'OACI relatifs aux zones de conflit.

-----

## APPENDICE A

### A. ÉTAT DES POINTS DU PROGRAMME DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE

#### 1. Étude des questions juridiques relatives aux aéronefs télépilotes

1.1 Compte tenu de la suite donnée par l'Assemblée à sa 38<sup>e</sup> session à la note de travail A38-WP/262 présentée par la République de Corée, qui y a souligné la nécessité de poursuivre les recherches et les études juridiques sur la question de la responsabilité des aéronefs télépilotes (RPA) en raison de leur utilisation accrue, et comme suite aux décisions prises par le Conseil durant ses 200<sup>e</sup> et 203<sup>e</sup> sessions (C-DEC 200/5 et C-DEC 203/5 respectivement), la Direction des affaires juridiques et des affaires extérieures (LEB) a étudié la question de la responsabilité en ce qui concerne les aéronefs télépilotes. L'étude en question a examiné le régime existant de responsabilité légale internationale, incluant le régime de responsabilité aux tierces parties, afin de déterminer s'il y avait des points à régler en ce qui concerne particulièrement les RPA, et elle a conclu que le régime en vigueur est juridiquement adéquat pour couvrir la technologie des RPA.

1.2 L'étude a été soumise à la 36<sup>e</sup> session du Comité juridique, qui a exprimé sa satisfaction générale envers le travail du Secrétariat. Toutefois, tout en concluant que l'étude avait bien couvert la question de l'adéquation et de l'efficacité du régime international de responsabilité, le Comité a trouvé que certains autres aspects de l'exploitation des RPA sont de nature internationale, tels que les vols au-dessus de la haute mer, les vols transfrontaliers et les modifications de régime de propriété/contrôle des RPA durant les vols internationaux, et qu'ils appellent un complément d'étude sur un cadre international. Le maintien de cette question au programme des travaux du Comité a donc reçu un vaste soutien. Les membres du Comité ont également largement appuyé l'envoi d'un questionnaire aux États, tant pour obtenir des renseignements sur les législations nationales aux fins de comparaison, que pour déterminer les problèmes internationaux en jeu (c'est-à-dire les problèmes que les législations nationales ne peuvent résoudre).

1.3 Conformément aux recommandations du Comité, LEB entreprend la rédaction du questionnaire, dont elle prévoit que la préparation et la diffusion auront lieu au printemps 2016.

#### 2. Examen des orientations sur les conflits d'intérêt

2.1 Le Comité juridique a examiné, à sa 36<sup>e</sup> session, les résultats du sondage en ligne sur les conflits d'intérêt en aviation civile, auquel 43 États avaient répondu. Le sondage a indiqué que la plupart des États ayant répondu ont mis en place un cadre qu'ils jugent efficace pour régler les conflits d'intérêt. Tous les États ont trouvé un tel cadre utile, en raison de la prévalence des situations de conflit d'intérêt dans les activités d'aviation civile des États. Devant l'intérêt que les États continuent de porter à la question, il a été décidé de prendre les mesures ci-après pour en poursuivre l'étude : a) les États intéressés prépareront et présenteront à l'Assemblée une résolution invitant instamment les États à mettre sur pied un cadre juridique et à coopérer afin de partager leurs pratiques dans le règlement des conflits d'intérêt, en chargeant le Secrétariat d'apporter le soutien requis ; et b) les États qui ne l'ont pas encore fait sont encouragés à répondre au sondage sur les conflits d'intérêt qui demeurera en ligne et à communiquer à l'OACI des renseignements supplémentaires, incluant des documents législatifs et réglementaires. Le Secrétariat, pour sa part, recueillera des États des renseignements sur les meilleures pratiques, notamment sur : i) la répartition des responsabilités et des autorités entre les fournisseurs de services

réglementaires et les fournisseurs de services publics ; ii) le déplacement de personnes entre des postes dans les organismes réglementaires et les organismes réglementés ; et iii) les performances des fonctions réglementaires par le personnel détaché ou désigné des organismes réglementés. Les résultats de ces activités seront communiqués au Comité juridique à sa prochaine session.

### 3. Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants

3.1 La Conférence diplomatique tenue sous les auspices de l'OACI (26 mars – 4 avril 2014) a adopté le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Protocole de Montréal de 2014).

3.2 Le Protocole de Montréal de 2014 modernise la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (1963). Son préambule exprime des préoccupations concernant la gravité et la fréquence accrues de comportements indisciplinés à bord des aéronefs et prend acte du désir de nombreux États de s'entraider pour remédier à ces comportements et rétablir le bon ordre et la discipline. Le texte du protocole reconnaît, à certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant sur certaines infractions et certains actes survenant à bord d'un aéronef. L'établissement d'une telle compétence sur des infractions est obligatoire si les critères énoncés dans le Protocole sont respectés. Le Protocole accorde une reconnaissance légale et certaines protections aux agents de sûreté en vol. Il contient des dispositions visant à régler des questions telles que la coordination inter-États, l'équité des procédures et le droit de chercher à recouvrer en vertu de la législation nationale.

3.3 La Conférence diplomatique a aussi adopté une résolution invitant le Conseil de l'OACI à demander au Secrétaire général d'actualiser la Circulaire 288 (*Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*), pour y inclure une liste plus détaillée d'infractions et autres actes et pour apporter à la Circulaire 288 des changements découlant de l'adoption du Protocole. Comme suite à cette résolution, le 11 juin 2014, à la deuxième séance de sa 202<sup>e</sup> session, le Conseil a demandé au Secrétaire général d'actualiser la Circulaire. Le Secrétaire général a ensuite créé une équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés.

3.4 L'équipe spéciale, présidée par Mme M. Polkowska (Pologne), s'est réunie à Montréal du 15 au 17 septembre 2015. Elle a noté que certains États ont un régime prévoyant l'imposition de sanctions civiles, administratives ou autres comme moyen punitif alternatif aux comportements indisciplinés qui constituent des infractions criminelles ainsi qu'à ceux qui n'en constituent pas. En conséquence, il a été décidé d'ajouter au chapitre 2 de la Circulaire amendée un court texte mentionnant la possibilité pour les États d'établir, à leur discrétion, un tel régime de sanctions.

3.5 L'équipe spéciale a terminé le recensement initial des éventuelles modifications corrélatives à apporter à la Circulaire découlant de l'adoption du Protocole de Montréal de 2014. Les travaux de suivi ont été confiés à trois groupes chargés de la rédaction de différents chapitres de la Circulaire. Ces groupes ont achevé leur avant-projet avant la deuxième réunion de l'équipe spéciale qui s'est tenue les 30 et 31 mars 2016 à Genève (Suisse).

3.6 L'équipe spéciale a également noté que suivant les modifications corrélatives découlant de l'adoption du Protocole, il pourrait être nécessaire d'amender l'Appendice E [*Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)*] de la Résolution A37-22 de l'Assemblée. À sa 36<sup>e</sup> session, le Comité juridique a

examiné le rapport périodique de l'équipe spéciale et a encouragé celle-ci à achever sa tâche. Une note de travail distincte qui contient la proposition d'amendement de la Résolution A37-22 est présentée à l'Assemblée. L'équipe spéciale tiendra sa troisième réunion en 2017.

#### 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**

4.1 La question a reçu le 4<sup>e</sup> rang de priorité dans le programme des travaux du Comité juridique. Le Secrétariat continue d'observer et de suivre, en fonction des besoins, les activités pertinentes liées à cette question.

#### 5. **Détermination de la classification d'un aéronef – civil/d'État**

5.1 En novembre 2014, à la cinquième séance de sa 203<sup>e</sup> session, le Conseil est convenu d'ajouter au programme des travaux du Comité juridique la question de la définition de la classification des aéronefs. Durant la 36<sup>e</sup> session du Comité juridique, la Pologne a présenté la note de travail LC/36-WP/2-6 — *La définition d'aéronef civil et d'aéronef d'état et ses incidences sur l'aviation*, au nom de la Pologne, la Bulgarie, la République tchèque, Chypre, la Grèce, la Lituanie, la Roumanie, la Slovaquie et la Hongrie, qui rappelle l'étude de 1993 du Secrétariat de l'OACI sur les aéronefs civils et les aéronefs d'État et qui sollicite l'opinion du Comité juridique sur les moyens : a) de définir un aéronef civil et un aéronef d'État ; b) d'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) d'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 tout sans amender la Convention.

5.2 Le Comité juridique a atteint le consensus concernant les quatre points suivants : les exigences relatives à la sûreté et la sécurité qui influent sur l'aviation civile sont prédominantes ; 2) il n'est pas nécessaire d'amender les alinéas a) et b) de l'article 3 de la Convention de Chicago ; 3) la question « Détermination de la classification d'un aéronef – civil ou d'État » devrait rester dans le programme des travaux du Comité, et 4) l'Étude de 1993 du Secrétariat est excellente et devrait servir de base pour l'examen de la question et les travaux complémentaires du Comité à ce sujet. Par contre, les points ci-après n'ont pas fait l'objet de consensus : nécessité ou pertinence d'une interprétation officielle de l'OACI de l'article 3, alinéa b), et nécessité ou pertinence d'amendements aux annexes à la Convention pour traiter de ce sujet.

5.3 Le Comité a pris note du fait que le Conseil a chargé la LEB d'examiner l'étude de 1993 et qu'il est convenu que préalablement à cet examen, un questionnaire devrait être envoyé aux États pour déterminer si la classification d'aéronef civil/d'État leur pose des problèmes pratiques, afin de réduire la portée de l'examen/analyse de l'étude avant la prochaine session du Comité. Le Comité a conclu que LEB devrait faire de son mieux pour diffuser le questionnaire avant l'été 2016 et pour terminer l'examen et l'analyse de l'étude avant la prochaine session du Comité.

5.4 Conformément aux recommandations du Comité, LEB prépare le questionnaire de manière à y mettre la touche finale et à le diffuser durant l'été 2016.

## 6 Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international

6.1 Cette question, anciennement intitulée « Examen de la question de la ratification des instruments de droit aérien international » a été renommée à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée, afin d'en souligner l'aspect essentiel.

6.2 Une Conférence diplomatique, tenue à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014 sous les auspices de l'OACI, a adopté le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014) (Protocole de Montréal de 2014). Le Secrétaire général de l'OACI en est le dépositaire. Au 31 mai 2016, 30 États ont signé le Protocole de Montréal de 2014, un État l'a ratifié et deux États y ont adhéré. Pour aider les États à devenir parties à ce traité, un guide administratif a été élaboré (*en anglais seulement*) et placé à la page Recueil des traités du site web de l'OACI ([http://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/FR/TreatyCollection\\_FR.aspx](http://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/FR/TreatyCollection_FR.aspx)).

6.3 Le Recueil des traités contient des renseignements tels que la liste actualisée des parties aux traités multilatéraux de droit aérien, la situation particulière de chaque État en ce qui concerne les traités de droit aérien international, un tableau composite indiquant l'état des traités et la situation des États vis-à-vis des traités, des guides administratifs pour aider les États à devenir partie aux traités, les résolutions de l'Assemblée concernant des questions de ratification, et les derniers renseignements et recommandations sur les questions de ratification. Tout fait nouveau concernant les dépositaires est inscrit sans délai dans un registre chronologique sur le site web en question.

6.4 Le Président du Conseil met un accent constant sur les questions de ratification et le Secrétaire général et autres hauts fonctionnaires de l'OACI le font également durant les missions dans les États, pour lesquelles LEB fournit des dossiers de présentation indiquant les instruments qu'il reste à ratifier, par ordre de priorité. LEB fait la promotion de la ratification aux séminaires juridiques, durant les dépôts personnels des fonctionnaires d'État, les sessions de l'Assemblée et autres réunions de l'OACI. Il convient de noter à cet égard que, conformément à la Résolution A37-22, Appendice C de l'Assemblée, les États membres de l'OACI qui ne l'ont pas encore fait sont invités instamment à ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999, les instruments du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal de 2009, ainsi que la Convention et le Protocole de Beijing de 2010. L'Assemblée a reconnu, dans ses résolutions A38-19 et A38-20, respectivement, l'importance d'élargir et de renforcer la sûreté de l'aviation mondiale en ratifiant les deux instruments de Beijing et l'importance d'adopter universellement la Convention de Montréal de 1999.

6.5 LEB a participé à diverses activités menées par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) dans le cadre de son Service de la prévention du terrorisme, et dont l'objet est d'aider les pays qui en font la demande à résoudre les questions juridiques et de justice criminelle dans la lutte contre le terrorisme. LEB a participé à cet égard à l'animation d'ateliers nationaux sur la promotion et la mise en œuvre d'instruments juridiques internationaux de lutte contre le terrorisme liés à l'aviation, qui se sont tenus à Abuja (Nigéria) du 3 au 14 septembre 2014, à Lagos (Nigéria) les 12 et 13 août 2015 et à Dhaka (Bangladesh) les 26 et 27 avril 2015 ; la Direction a également contribué à diverses publications de l'ONUDC sur les infractions de terrorisme liées au transport (aérien et maritime), ainsi que sur le cadre juridique international de la lutte contre le terrorisme chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN). Ces activités s'ajoutent aux efforts de l'OACI pour promouvoir la ratification des Instruments de Beijing de 2010 et pour aider les États dans le processus de prise en charge et d'application des dispositions de divers instruments juridiques pour la lutte contre le terrorisme en aviation civile.

## 7. Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 bis

7.1 En date du 31 mai 2016, 169 États étaient parties au Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (article 83 bis). Le site web de l'OACI contient la liste constamment mise à jour des parties à cet instrument, à la page du Recueil des traités de LEB. La base de données des accords et arrangements aéronautiques (DAGMAR), également disponible à la page LEB du site de l'OACI, contient des renseignements essentiels sur les accords enregistrés. L'inscription par le Secrétariat des accords relatifs à l'article 83 bis est actuellement à jour.

7.2 L'article 83 bis de la Convention de Chicago prévoit le transfert de certaines fonctions et responsabilités qui relèvent normalement de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant, dans le cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs ou d'arrangements similaires. Il prescrit également les limites des responsabilités transférables dans le cadre d'un accord, c'est-à-dire les fonctions liées aux articles 12, 30, 31 et 32 a) de la Convention. À sa 199<sup>e</sup> session, le Conseil avait entériné la recommandation de la 35<sup>e</sup> session du Comité juridique visant la création d'une équipe spéciale pour aider à la révision de la Circulaire 295 — *Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (Cir 295 LE/2) et aussi pour mieux informer les États membres sur l'applicabilité des accords relatifs à l'article 83 bis. L'Équipe spéciale sur l'article 83 bis (ÉS 83 bis) a été mise sur pied en septembre 2014 avec pour instructions : a) de formuler des recommandations de révision de la Circulaire 295, et b) de dégager des options à soumettre à l'OACI comme solutions de rechange au système d'enregistrement actuel, placées éventuellement sur le web.

7.3 L'ÉS 83 bis, présidée par M. J. Thachet (Canada), s'est réunie à trois reprises à Montréal en 2014 et à Dublin et aux Bermudes en 2015, et sinon exécutant ses travaux à distance. Des experts de 12 États membres ont participé à une ou plusieurs des réunions de l'équipe spéciale. L'ÉS 83 bis est d'avis que la Circulaire 295 ne devrait pas être remplacée par une autre circulaire, mais qu'elle devrait plutôt être mise à jour, sous forme d'un manuel. L'équipe a aidé le Secrétariat à rédiger un projet de manuel, qui recevra la touche finale après un dernier examen de l'ÉS 83 bis. Les points saillants du projet de manuel ont été présentés à la 36<sup>e</sup> session du Comité juridique, pour information. L'ÉS 83 bis a formulé cinq recommandations au Comité juridique, portant notamment sur l'établissement sur le web d'un système interactif d'enregistrement et de publication d'accords relatifs à l'article 83 bis.

7.4 Le Comité juridique a appuyé, avec satisfaction, les travaux de l'ÉS 83 bis, notamment le concours qu'elle a apporté au Secrétariat pour l'élaboration d'un projet de manuel à publier d'ici la fin de 2016, et il a approuvé les recommandations de l'équipe, qui seront soumises, telles qu'amendées, à l'examen du Conseil. Le 29 février 2016, à la septième séance de sa 207<sup>e</sup> session, le Conseil a approuvé la liste de recommandations concernant l'article 83 bis.

-----

## APPENDICE B

### B. AUTRES QUESTIONS D'INTÉRÊT JURIDIQUE

#### 1. Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

1.1 Le Conseil, en sa capacité d'Autorité de surveillance du Registre international, continue de suivre le fonctionnement du Registre pour en assurer l'efficacité, conformément à l'article 17 de la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles*, signée au Cap le 16 novembre 2001 (Convention du Cap).

1.2 Le troisième mandat de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) ayant pris fin en juillet 2015, en application de l'article XVII 4) du *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles*, signé au Cap le 16 novembre 2001 (Protocole du Cap) et comme suite aux nominations nouvelles/renouvelées reçues des États contractants et signataires de la Convention et du Protocole du Cap, le Conseil a désigné/reconduit les membres de la Commission pour un quatrième mandat. La CESAIR est actuellement composée de 13 experts désignés par les États suivants : Afrique du Sud, Brésil, Canada, Chine, Émirats arabes unis, États-Unis, France, Irlande, Jordanie, Malaisie, Nigéria, Royaume-Uni et Singapour. Elle a tenu sa 7<sup>e</sup> réunion à Montréal, en décembre 2015, au cours de laquelle elle a examiné des propositions du Registraire et du Secrétariat visant respectivement l'amendement du *Règlement et règles de procédure du Registre international* (Doc 9864) et des Règles de procédure de la CESAIR (Doc 9893). La Commission a présenté des recommandations au Conseil, qui les a par la suite approuvées le 29 février 2016, à la septième séance de sa 207<sup>e</sup> session.

1.3 En application de l'article 17 2) b) de la Convention du Cap et de l'article XVII 5) du Protocole du Cap, le Conseil a décidé en juin 2014, à la 3<sup>e</sup> séance de sa 202<sup>e</sup> session, de reconduire le Registraire du Registre international (Aviatero Ltd) pour un troisième mandat de cinq ans, débutant le 1<sup>er</sup> mars 2016.

1.4 En application de l'article 62 2) c) de la Convention du Cap et de l'article XXXVII c) du Protocole du Cap, le Conseil, en sa capacité d'Autorité de surveillance, reçoit régulièrement du Dépositaire des renseignements sur les ratifications, déclarations, dénonciations et désignations des points d'entrée. En date du 31 mai 2016, 65 États étaient parties à la Convention et au Protocole du Cap.

#### 2. Examen de l'application des traités de l'OACI relatifs aux zones de conflit

2.1 À la lumière de la destruction du vol 17 (MH17) de Malaysia Airlines, l'OACI a établi l'Équipe spéciale de haut niveau sur les risques encourus par l'aviation civile en zones de conflit (TFRCZ), qui s'est réunie à trois reprises en 2014. Dans son rapport présenté par son président, l'Équipe spéciale soumet un programme de travail. À la première séance de sa 203<sup>e</sup> session, le 27 octobre 2014, le Conseil a approuvé en principe ce programme de travail. Une des tâches prévues dans le programme est l'examen de l'application des dispositions portant sur les zones de conflit qui figurent dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et d'autres traités de l'OACI, afin de renforcer la prise de conscience et l'observation des obligations au titre de ces dispositions, et de mettre à jour s'il y a lieu les orientations pertinentes relatives à ces dispositions. Le Secrétaire général a décidé,

à cette fin, de mettre sur pied un Groupe spécial, chargé d'examiner l'application des traités de l'OACI relatifs aux zones de conflit. Le groupe, placé sous la présidence de M<sup>me</sup> K. Staples (Royaume-Uni), a tenu sa première réunion à Montréal, les 13 et 14 juillet 2015.

2.2 Le groupe a examiné la nature des responsabilités des États et des exploitants d'aéronefs au titre de la Convention de Chicago, ainsi que la nécessité de renforcer l'analyse par les États et les exploitants aériens des risques soulevés par les zones de conflit. Le groupe est arrivé entre autres à la conclusion qu'au stade actuel, il n'a pas déterminé la nécessité d'amender la Convention ou d'autres traités, sans pour autant exclure la nécessité de le faire s'il y a lieu à un stade ultérieur.

2.3 Le 10 novembre 2015, à la 5<sup>e</sup> séance de sa 206<sup>e</sup> session, le Conseil a entériné les conclusions du groupe et il est convenu de les porter à l'attention du Comité juridique à sa 36<sup>e</sup> session, pour information. À cette session, la Hollande a présenté au Comité une note d'information qui renvoie au Rapport final de l'enquête sur le vol MH17, publié le 13 octobre 2015 par le Bureau de la sécurité des Pays-Bas. Le Rapport demande une définition plus stricte des responsabilités des États concernant la sécurité de leur espace aérien et suggère la nécessité d'amender la Convention de Chicago et ses annexes. Comme le rapport final a été publié postérieurement aux conclusions du groupe spécial mentionnées plus haut, les Pays-Bas ont déclaré que le Comité juridique est invité, dans ses délibérations, à décider s'il convient de faire un nouvel examen des conclusions du groupe.

2.4 La question soumise au Comité n'était pas de savoir si la Convention de Chicago devrait être amendée ; il s'agissait plutôt de déterminer si le programme des travaux du Comité juridique devrait être modifié, compte tenu des recommandations figurant dans le rapport final du Bureau de la sécurité des Pays-Bas. Le Comité n'a pas eu l'impression que la majorité des membres appuyaient l'inclusion de ce point à son programme des travaux. Il a noté que certains points, tels que les amendements des normes et des pratiques recommandées, sont toujours en cours d'exécution à l'OACI. En attendant les résultats de ces tâches, le Comité pourrait informer le Conseil de sa disponibilité et de son désir d'aider. Si, compte tenu des nouveaux renseignements fournis, notamment le rapport du Bureau de la sécurité des Pays-Bas, le Conseil décidait que l'assistance du Comité juridique était requise, celui-ci pourrait réaliser les travaux selon la procédure courante de l'OACI.