



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

#### Point 46 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

#### EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI DANS LE DOMAINE JURIDIQUE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose d'amender la Résolution A37-22 de l'Assemblée, afin de mentionner le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, fait à Montréal le 4 avril 2014, et d'encourager l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés à achever l'actualisation de la Circulaire 288, ceci incluant une révision du contenu de la Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils, figurant dans l'Appendice E à ladite Résolution.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à adopter la résolution amendée figurant dans l'**Appendice**.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Stratégies d'exécution de soutien – Soutien du Programme – Services juridique et relations extérieures.
<i>Incidences financières :</i>	Comme prévu par le Budget ordinaire.
<i>Références:</i>	Doc 10022, <i>Résolutions en vigueur de l'Assemblée</i> (au 4 octobre 2013) Doc 10034, <i>Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs</i> , fait à Montréal le 4 avril 2014 Acte final de la Conférence internationale de droit aérien pour envisager d'amender la <i>Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs</i> , (Tokyo, 1963) tenue à Montréal sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale, du 26 mars au 4 avril 2014 Circulaire 288, <i>Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs</i> .

## 1. HISTORIQUE

1.1 Le 4 avril 2014, une Conférence diplomatique réunie sous les auspices de l'OACI 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). Elle a adopté aussi une résolution priant instamment le Conseil de demander au Secrétaire général d'actualiser la Circulaire 288 : *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*. Le Conseil, à la deuxième séance de sa 202<sup>e</sup> session, en juin 2014, a chargé le Secrétaire général d'actualiser la circulaire pour y inclure une liste plus détaillée d'infractions et d'autres actes, ainsi que d'y apporter des modifications corrélatives découlant de l'adoption du Protocole de Montréal de 2014. À cette fin, l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés a été établie. Elle a tenu sa première réunion du 15 au 17 septembre 2015 et une deuxième du 30 au 31 mars 2016. La troisième réunion aura lieu en 2017.

## 2. DÉLIBÉRATIONS DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE

2.1. Comme l'a noté l'Équipe spéciale, la Résolution A37-22 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique, Appendice C : Ratification des instruments internationaux* de l'OACI, se rapporte à plusieurs traités multilatéraux, mais pas au Protocole nouvellement adopté qui est mentionné ci-dessus. L'Équipe spéciale recommande que l'Appendice C soit amendé pour ajouter le Protocole de Montréal de 2014 comme un des instruments de droit aérien international que les États seraient particulièrement instamment invités à ratifier.

2.2. L'Équipe spéciale a observé en outre qu'il pouvait être souhaitable, en vue de l'adoption du Protocole de Montréal de 2014, de revoir le contenu de la *Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils*, figurant en Appendice E de la Résolution A37-22 de l'Assemblée, mentionnée ci-dessus. À ce propos, la Résolution de l'Assemblée serait amendée pour encourager l'Équipe spéciale à achever le travail d'actualisation en cours de la Circulaire 288, ceci incluant une révision de la législation type, dans l'Appendice E – *Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)*.

## 3. AUGMENTATION DU NOMBRE DES MEMBRES DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE

3.1. Des propositions d'amendement des articles 50 a) et 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ayant été présentées dans les notes de travail de l'Assemblée A39-WP/13 et A39-WP/18 dans le but respectif d'augmenter le nombre des membres du Conseil et de la Commission de navigation aérienne, il est proposé d'inclure dans le deuxième paragraphe du dispositif de l'Appendice C une référence aux articles susmentionnés, en présumant que l'Assemblée adoptera lesdits amendements.

## 4. CONCLUSION

4.1. Sur la base de la recommandation et de l'observation de l'Équipe spéciale, ainsi que du motif exposé plus haut, il est proposé d'amender la Résolution A37-22 de l'Assemblée, comme indiqué dans l'**Appendice**.

## APPENDICE

### ~~A37-22~~ A39 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique de l'Organisation dans le domaine juridique afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique à jour tels qu'ils existent à la clôture de la ~~37<sup>e</sup>~~ 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution ~~A36-26~~ A37-22.

## APPENDICE A

### Politique générale

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

*Considérant* qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

*Réaffirme* le rôle important du droit dans la prévention et la résolution des conflits et des différends entre les nations et les peuples du monde, en particulier dans la réalisation par l'Organisation de ses buts et objectifs.

## APPENDICE B

### Procédure d'approbation des projets de conventions de droit aérien international

*L'Assemblée décide* que la procédure d'approbation des projets de conventions est la suivante :

1. Tout projet de convention que le Comité juridique considère comme prêt à être soumis aux États à titre de projet final est transmis au Conseil en même temps qu'un rapport à ce sujet ;

2. Le Conseil peut prendre toutes dispositions qu'il juge utiles et peut notamment communiquer le projet aux États contractants ainsi qu'à d'autres États et à des organisations internationales désignés par lui ;

3. En communiquant le projet de convention, le Conseil peut y joindre des observations et donner aux États et organisations la possibilité, en leur accordant à cet effet un délai d'au moins quatre mois, de communiquer leurs observations à l'Organisation ;

4. Un tel projet de convention est examiné en vue de son approbation par une conférence qui peut être convoquée à l'occasion d'une session d'Assemblée. La date d'ouverture de la conférence sera postérieure d'au moins six mois à la date de transmission du projet conformément aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus. Le Conseil pourra inviter à cette conférence tout État non contractant dont il estimera la participation utile et décidera si une telle participation comporte le droit de vote. Le Conseil pourra aussi inviter des organisations internationales à se faire représenter à la conférence par des observateurs.

## APPENDICE C

### Ratification des instruments internationaux de l'OACI

*L'Assemblée,*

*Rappelant* l'Appendice C de sa Résolution ~~A36-26~~ ~~A37-22~~ 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,

*Notant* avec préoccupation que les progrès réalisés dans la ratification des Protocoles d'amendement susmentionnés, notamment ceux qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois), continuent d'être lents,

*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),

*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*, et amendent les articles 50, alinéa a) (2016) et 56 (2016) 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, les instruments 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 et le Protocole de Montréal de 2014,

*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.

## APPENDICE D

### Enseignement du droit aérien

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'enseignement spécialisé du droit aérien est d'une importance considérable pour l'Organisation et les États et qu'il est souhaitable d'encourager la connaissance de cette matière importante,

*Invite* le Conseil à prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement du droit aérien dans les États où cet enseignement n'a pas encore pu être donné,

*Demande instamment* aux États d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus,

*Appelle* les États contractants et les parties intéressées à contribuer au Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales.

## APPENDICE E

### **Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* qu'en vertu du Préambule et de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* l'un des buts et objectifs de l'Organisation est d'encourager la planification et le développement du transport aérien international de façon à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

*Constatant* l'augmentation du nombre et de la gravité des incidents dans lesquels sont impliqués des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord d'aéronefs civils,

*Considérant* les implications de ces incidents pour la sécurité des aéronefs et des passagers et de l'équipage qui se trouvent à bord,

*Consciente* du fait que les lois et règlements nationaux et internationaux en vigueur dans de nombreux États ne sont pas suffisants pour traiter efficacement de ce problème,

*Reconnaissant* d'une part la situation spéciale des aéronefs en vol et les risques inhérents à celle-ci et d'autre part la nécessité d'adopter des mesures adéquates de droit national afin de permettre aux États de traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné ou perturbateur à bord des aéronefs,

*Encourageant* l'adoption de règles juridiques nationales permettant aux États d'exercer leur compétence pour traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné ou perturbateur à bord d'aéronefs immatriculés dans d'autres États,

*Notant* qu'à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal les États ont adopté, le 4 avril 2014, un *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* et que la Conférence a décidé de ne pas inclure dans ce Protocole une liste d'infractions et d'autres actes, mais a recommandé une mise à jour de la Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, publiée en 2002,

*Prie instamment* tous les États contractants d'adopter dès que possible des lois et règlements nationaux visant à traiter efficacement le problème des passagers indisciplinés ou perturbateurs en incorporant dans la mesure du possible les dispositions ci-après,

*Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils traduisent en justice toutes les personnes au sujet desquelles ils ont des motifs raisonnables de croire qu'elles ont commis l'une quelconque des infractions indiquées dans les lois et règlements nationaux ainsi promulgués et qui relèvent de leur compétence conformément à ces lois et règlements,

*Demande* au Conseil d'encourager l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés à poursuivre son travail, en incluant la révision du contenu de la Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils, figurant dans le présent Appendice, et de présenter un rapport à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique,

*Décide de revoir le présent Appendice à sa prochaine session ordinaire sur la base des résultats du travail de ladite Équipe spéciale.*

### **Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils**

#### **Section 1 : Voies de fait et autres actes d'agression contre un membre d'équipage à bord d'un aéronef civil**

Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 2) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom par un membre d'équipage aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord.

#### **Section 2 : Voies de fait et autres actes qui compromettent la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord d'un aéronef civil**

- 1) Commet une infraction toute personne qui accomplit à bord d'un aéronef civil un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;
- 2) Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord, ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :
  - a) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre une autre personne ;
  - b) endommagement ou destruction délibérés de biens ;
  - c) consommation de boissons alcooliques ou de drogues menant à une intoxication.

#### **Section 3 : Autres infractions commises à bord d'un aéronef civil**

Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- 2) détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 3) utiliser un dispositif électronique portatif lorsque cela est interdit.

**Section 4 : Compétence**

1. (*Nom de l'État*) est compétent pour reconnaître toute infraction mentionnée aux sections 1, 2 et 3 de la présente loi si l'acte qui constitue une infraction a été commis :

- 1) à bord de tout aéronef civil immatriculé en (*nom de l'État*) ; ou
- 2) à bord de tout aéronef civil loué avec ou sans équipage à un exploitant qui a son principal établissement en (*nom de l'État*) ou qui, s'il n'a pas de principal établissement, a sa résidence permanente en (*nom de l'État*) ; ou
- 3) à bord de tout aéronef civil se trouvant sur le territoire de (*nom de l'État*) ou survolant ce territoire ; ou
- 4) à bord de tout autre aéronef civil en vol en dehors du territoire de (*nom de l'État*), si :
  - a) le prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef est en (*nom de l'État*) ; et si
  - b) le commandant d'aéronef a remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités compétentes de (*nom de l'État*), a demandé à ces autorités d'engager des poursuites contre l'auteur présumé de l'infraction et a affirmé qu'aucune demande semblable n'a été ni ne sera présentée par lui-même ou par l'exploitant à aucun autre État.

2. Aux termes de la présente section, l'aéronef est considéré comme « en vol » depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'à la fin du roulement à l'atterrissage.

**APPENDICE F****Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) qui a notamment pour but de fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne a bien avancé depuis la création de ces systèmes à la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1991 et qu'elle a reçu une adhésion enthousiaste à la onzième Conférence de navigation aérienne en 2003,

*Considérant* que le cadre juridique actuel des systèmes CNS/ATM, à savoir la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée (en particulier la Charte sur les droits et obligations concernant les services GNSS) et les orientations OACI connexes (en particulier l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM), les plans régionaux de navigation et les échanges de lettres entre l'OACI et les États exploitant des systèmes de navigation par satellite, a permis le degré de mise en œuvre technique atteint jusqu'ici,

*Considérant* que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'envisager de faire appel à des initiatives régionales pour établir des mesures répondant aux questions d'ordre juridique et institutionnel qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago,

1. *Reconnaît* l'importance du quatrième point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « *Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multilatéraux régionaux, de la création d'un cadre juridique* », ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet ;

2. *Réaffirme* qu'il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour cette raison ;

3. *Invite* les États contractants à envisager aussi de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago et le droit international public ;

4. *Encourage* la facilitation de l'assistance technique par l'OACI, les organismes régionaux et l'industrie pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;

5. *Invite* les États contractants, les organismes multilatéraux et les financiers privés à envisager de créer des sources supplémentaires de financement pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;

6. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties puissent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et des autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ;

7. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;

8. *Charge* le Conseil d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible (conformément aux articles 54, 55 et 83 de la Convention de Chicago).