



A39-WP/464
LE/15
29/9/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 44 ET 45 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur les points 44 et 45 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

Point 44 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015

44:1 La Commission prend note des chapitres des Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015, ainsi que du Supplément pour le premier semestre de 2016, qui lui ont été renvoyés par la Plénière.

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

45:1 Le Comité examine ce point sur la base des notes A39-WP/12, présentée par le Conseil, A39-WP/77 (Révision n° 1), présentée par le Canada, les États-Unis, le Mexique et le Nigéria ; A39-WP/100, présentée par les États-Unis ; A39-WP/101, présentée par les États-Unis ; A39-WP/228, présentée par la République de Corée et A39-WP/375, présentée par l'Égypte. La Commission prend acte de la note d'information A39-WP/422, présentée par le Brésil, le Canada, l'Espagne, les États-Unis, l'Irlande, le Luxembourg, la Norvège et le Royaume-Uni.

45:2 La note A39-WP/12 fournit des informations à l'Assemblée sur les activités permanentes de l'Organisation dans le domaine juridique, ainsi qu'un aperçu de l'évolution de la situation et des décisions pertinentes prises par le Conseil et le Comité juridique 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. 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, sont aussi présentées à la Commission.

45:3 S'agissant de l'« Étude des questions juridiques liées aux aéronefs télépilotés », il est noté que, conformément aux conclusions de la 36^e session du Comité juridique (Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015) et à la décision prise par le Conseil à la septième séance de sa 207^e session, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OACI a lancé une enquête le 29 août 2016, à la fois comme moyen de rassembler des informations sur les législations nationales relatives aux RPAS à des fins de comparaison et comme moyen de dégager les questions juridiques internationales que pose l'intégration des RPAS aux États, afin de déterminer les aspects juridiques de l'exploitation des RPAS qu'il resterait à régler. Il est également noté qu'il a été demandé aux États de soumettre leurs réponses à l'enquête d'ici le 31 octobre 2016. Des questions importantes concernant les RPAS sont examinées ci-après, au titre du point 47 de l'ordre du jour.

45:4 Concernant le point « Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts », le délégué du Canada, au nom des co-parrains, présente la note A39-WP/77, Révision n° 1, qui souligne que les conflits d'intérêts peuvent faire obstacle à une réglementation efficace, indépendante et impartiale de l'aviation civile, et donc entraîner des risques pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale ; la note demande aussi que soit adoptée une résolution de l'Assemblée visant à promouvoir la conscience de conflits d'intérêts potentiels en aviation civile ainsi que la nécessité de prendre des mesures pour éviter ou atténuer les risques de conflits d'intérêts pour la sécurité et la sûreté de l'aviation. Le délégué appelle l'attention de la Commission sur les incidences financières des travaux futurs liés à ce point, qui sont indiquées dans le résumé analytique de la note de travail, à savoir que les activités dont il est question dans la Résolution seront effectuées sous réserve des ressources disponibles dans le Budget-Programme 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.

45:5 Toutes les délégations qui prennent la parole appuient la note de travail et la résolution. Notant que l'*Annexe 19 — Gestion de la sécurité* demande notamment que soient élaborées des orientations pour éviter les conflits d'intérêts dans l'exercice de fonctions de supervision de la sécurité, une délégation propose que la résolution fasse référence à l'Annexe 19. Plusieurs délégations soulignent la nécessité que, dans la prescription de mesures relatives aux conflits d'intérêts, l'on tienne compte du niveau de développement des États et des ressources à leur disposition, et elles demandent à cet égard

que l'on fasse la part entre les circonstances particulières des États et les risques que présentent les conflits d'intérêts.

45:6 La Commission reconnaît qu'il serait approprié d'inclure un texte supplémentaire dans la résolution pour apporter plus de précisions et donner suite aux propositions des délégations.

La Commission convient alors de recommander à la Plénière d'adopter la résolution suivante :

Résolution 45/1 : Conflits d'intérêts en aviation civile

L'Assemblée,

Reconnaissant que les conflits d'intérêts peuvent faire obstacle à une réglementation efficace, indépendante et impartiale de l'aviation civile et en conséquence présenter des risques pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant qu'il est nécessaire et avantageux de tirer parti de l'expérience et des compétences du personnel qualifié de l'industrie pour aider à faire en sorte que les fonctions de supervision réglementaire importantes puissent être fournies,

Rappelant qu'à sa 37^e session, l'Assemblée a ajouté le point « Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts » au Programme général des travaux du Comité juridique et que l'inscription de ce point a par la suite été entérinée par le Comité juridique, le Conseil et l'Assemblée (38^e session), qui lui a donné une plus haute priorité,

Sachant qu'en vertu de la Convention des Nations Unies contre la corruption, adoptée par l'Assemblée générale le 31 octobre 2003, les États doivent s'efforcer d'adopter, de maintenir et de renforcer des systèmes qui favorisent la transparence et préviennent les conflits d'intérêts,

Considérant que l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* et les éléments indicatifs de l'OACI énoncent entre autres que les États doivent établir une stratégie visant à atténuer les risques de conflits d'intérêts en aviation civile,

Convaincue de la nécessité pour les États d'échanger des informations au sujet de politiques et de mesures destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile,

1. *Prie instamment* les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager d'établir un cadre juridique formel permettant de détecter, d'éviter, d'atténuer et de gérer les conflits d'intérêt en aviation civile ;

2. *Invite* les États

- a) à vérifier, au niveau national, que leurs régimes juridiques internes de mesures et pratiques destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile sont adéquats afin d'assurer et de renforcer la transparence et l'imputabilité dans les activités de réglementation de l'aviation civile et de mettre en équilibre leurs circonstances particulières et leur capacité à remplir leurs obligations de supervision avec les risques que posent les conflits d'intérêts pour la sécurité et la sûreté de l'aviation, et ;

- b) au besoin, à promulguer des lois et à établir des systèmes, des codes et des pratiques de sensibilisation face aux conflits d'intérêts en aviation civile ;
3. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les règles et les mesures destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile soient bien appliquées ;
4. *Charge* le Conseil de faciliter la collecte, l'analyse, la diffusion et la promotion de pratiques optimales en matière de conflits d'intérêts, pour le bénéfice des États, en tirant partie de l'expertise présente dans les États et au sein des Nations Unies et d'autres organisations internationales compétentes ;
5. *Demande* à la Secrétaire générale de continuer à recueillir des renseignements auprès des États et des organisations intergouvernementales compétentes sur les politiques et mesures utilisées pour détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile, en vue d'avancer dans l'étude de cette question ;
6. *Demande* à la Secrétaire générale d'élaborer un document de référence qui recense toutes les dispositions contenues dans les Annexes et les manuels concernant les conflits d'intérêts ;
7. *Charge* le Comité juridique de réexaminer périodiquement la question des conflits d'intérêts en aviation civile ;
8. *Appelle* les États à offrir pleinement leur appui et assistance à la Secrétaire générale dans la mise en œuvre de la présente résolution, notamment en lui fournissant leur expertise et de l'information.

45:7 Concernant le sujet « Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants », la Commission note avec satisfaction qu'à la suite de l'adoption du *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs*, l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés fait des progrès dans l'actualisation de la Circulaire 288 (*Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*) de l'OACI. Elle prend note aussi du rapport présenté dans la note A39-WP/12 sur les points intitulés « 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 », « Détermination de la classification d'un aéronef-civil/d'État » et « Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 bis ».

45:8 En ce qui concerne la « Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international », le délégué des États-Unis demande, dans sa présentation de la note A39-WP/100, que l'on fasse plus d'effort pour encourager les États membres de l'OACI qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la Convention de Montréal de 1999. Il rappelle certaines des principales dispositions et innovations que contient la Convention, à savoir : 1) elle élimine les faibles niveaux de recouvrement du régime antérieur dans le cas de blessures ou de mort de passagers en établissant un premier niveau de responsabilité stricte, avec recouvrement pour les dommages avérés au-delà de cette limite (actuellement établie à 113 100 droits de tirages spéciaux) à moins que le transporteur puisse prouver qu'il n'est pas en faute ou qu'une tierce partie est en faute ; 2) la Convention garantit que les recouvrements obtenus par les passagers ne sont pas déraisonnablement élevés en n'autorisant pas l'imposition de type punitif, exemplaire ou autre de dommages non compensatoires ; 3) la Convention permet au plaignant d'intenter

une action en justice dans son pays d'origine, avantage souvent nié dans les règles précédemment applicables de la Convention de Varsovie et du Protocole de La Haye ; 4) la Convention établit une attribution claire des responsabilités dans les cas de partage de code ; 5) la Convention prévoit un système efficace de documents pour le transport du fret. Le délégué souligne la nécessité de mettre fin à un ensemble confus et hétéroclite de régimes de responsabilité parallèles afin de créer un cadre uniforme doté d'une certitude juridique. Compte tenu de ce qui précède, il invite la Commission à adopter le projet de résolution contenu dans la note de travail A39-WP/100.

45:9 Durant l'examen qui s'ensuit de cette question, toutes les délégations et un observateur appuient vigoureusement tant la note de travail que le projet de résolution. L'une de ces délégations souligne l'influence positive de la Convention de Montréal de 1999 en ce qui concerne l'élément d'assistance apporté aux parents des victimes d'accidents d'aéronef. Dans son résumé concernant cette question, le Président prend acte de l'important soutien accordé à la proposition contenue dans la note de travail ainsi qu'à l'adoption du projet de résolution, sous réserve d'un ajustement mineur que le Secrétariat devra apporter. La Commission recommande donc à la plénière d'adopter la résolution ci-après, sous réserve d'un ajustement mineur que le Secrétariat devra apporter :

Résolution 45/2 : 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 qui permette une indemnisation intégrale des pertes,

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) ;

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 ;

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 ;

Déclare que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-20.

45:10 Les États-Unis présentent ensuite la note A39-WP/101, qui rappelle que dans sa résolution A37-23 adoptée à sa 37^e session, l'Assemblée priait instamment les États de ratifier la Convention et le Protocole de Beijing de 2010. Soulignant l'importance de ces deux instruments, qui ont

élargi et renforcé le cadre mondial de lutte contre le terrorisme dans l'aviation civile, la délégation exprime sa conviction que l'adoption universelle de ces instruments ferait progresser considérablement la coopération en matière de prévention de tous les types d'actes illicites concernant l'aviation civile, de même que la traduction en justice et le châtement des auteurs d'infractions. En conséquence, les États-Unis proposent l'adoption d'une nouvelle résolution visant à promouvoir leur ratification.

45:11 De nombreuses délégations appuient le projet de résolution de l'Assemblée présenté dans la note A39-WP/101. Une délégation indique que sa région a formulé avec vigueur son appui à la promotion des instruments de Beijing, et que son autorité législative nationale en est à la dernière étape du processus de ratification. D'autres délégations mentionnent aussi des progrès similaires dans leurs États respectifs. Certaines indiquent que leur État a ratifié les deux instruments sans délai et encourageant les autres à faire de même.

45:12 Sur proposition du Secrétariat, la Commission convient d'affiner le projet de résolution et de mentionner que cette nouvelle résolution annulera et remplacera la précédente. Le texte révisé du projet de résolution se lit comme suit :

Résolution 45/3 : 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.

45:13 Des délibérations supplémentaires sur la ratification d'instruments internationaux de droit aérien ont lieu au titre du point 47 de l'ordre du jour.

45:14 La Commission prend acte avec reconnaissance de la note A30-WP/228 qui contient une offre de la République de Corée d'accueillir en 2018 un séminaire juridique régional afin d'examiner des questions juridiques d'intérêt pour la région Asie-Pacifique.

45:15 Dans le contexte des intérêts internationaux en matière de matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement d'aéronefs), l'Égypte présente la note A39-WP/375 dans laquelle il est proposé que l'OACI institue un comité d'experts ou un groupe de travail relevant de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) pour aider les pays en développement à mettre en œuvre la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (Convention du Cap) et le *Protocole à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (Protocole du Cap), signés tous deux au Cap, le 16 novembre 2001. La délégation fonde cette proposition sur la Résolution n° 4 de la Conférence diplomatique de 2001. Se référant aux problèmes de mise en œuvre des États en développement, énoncés aux paragraphes 2.2 à 2.4 de la note de travail, la délégation considère qu'il est impératif de tirer parti de l'expérience acquise par les États développés qui ont mis en œuvre les instruments du Cap, et elle estime que la création d'un comité ou d'un groupe de travail constituerait le mécanisme approprié à cet égard.

45:16 Soutenue par deux autres délégations, une délégation déclare ne pas appuyer la création d'un comité ou d'un groupe de travail, mais estime plutôt que l'assistance en matière de mise en œuvre des instruments du Cap devrait de façon plus appropriée venir des États développés et de l'industrie, et elle cite le Groupe de travail aéronautique (AWG) comme étant très actif dans ce domaine. En sa qualité de membre de la CESAIR, ce délégué note aussi que la résolution n° 4 se limite aux questions se rapportant seulement au Registre international. L'une des délégations qui appuient cette position se reporte à la note A39-WP/422 (note d'information) qui souligne les avantages liés à la ratification des instruments du Cap et reconnaît la complexité de leur ratification et de leur mise en œuvre, mais insiste aussi sur le fait que les États et l'industrie sont en meilleure position pour aider les États en développement. Appuyant la position formulée par ses trois délégations, un observateur note que les questions soulevées par la délégation de l'Égypte traitent des choix de politique fondamentaux d'un État, des questions clés de droit de propriété, de transactions sécurisées, etc., et qu'elles ne relèvent pas de la compétence et de l'expertise de la CESAIR. Appuyant la note de travail, une délégation déclare que la fourniture de leur expertise par les États développés n'interdit pas l'assistance de l'OACI. Un autre observateur propose que l'OACI s'occupe de préparer le terrain pour trouver l'expertise nécessaire à l'intention des États intéressés.

45:17 Le Secrétariat indique qu'il comprend la difficulté à laquelle font face les États en développement pour ce qui est de la complexité des instruments du Cap. Cependant, étant donné qu'il s'agit d'un domaine hautement spécialisé, il semblerait que les États développés disposant d'une expérience soient en meilleure posture pour apporter une assistance, même si dans l'avenir l'on pourra revenir sur la question.

45:18 Le président de la Commission conclut les délibérations sur cette note de travail en reconnaissant l'intérêt de la proposition et le fait qu'il existe d'autres possibilités plus appropriées d'assistance.

45:19 La Commission prend acte de la note A39-WP/422 (note d'information) présentée par le Brésil, le Canada, l'Espagne, les États-Unis, l'Irlande, le Luxembourg, la Norvège, le Royaume-Uni et Singapour.

45:20 En ce qui concerne l'« Examen de l'application des traités de l'OACI relatifs aux zones de conflit », un observateur indique que l'OACI mérite d'être félicitée pour les travaux importants qu'elle a accomplis dans ce domaine, notamment la création d'une équipe spéciale, suite à la destruction d'un aéronef en Ukraine. Cela soulève toutefois la question de l'absence du sujet dans le Programme général des travaux du Comité juridique. Il est rappelé que dans un cas similaire, à savoir celui du KAL 007 abattu en 1983, l'OACI a réagi rapidement pour amender la Convention de Chicago par le biais de l'article 3 *bis*. Cet observateur est d'avis qu'il faudrait examiner plus avant l'inclusion de ce sujet dans le Programme général des travaux du Comité juridique. La Commission prend note de cette observation.