



A39-WP/482  
LE/17  
30/9/16

## **ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION**

### **COMMISSION JURIDIQUE**

#### **PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 46 ET 47 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur les points 46 et 47 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

---

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

46:1 La Commission examine ce point en se fondant sur la note A39-WP/57 présentée par le Conseil.

46:2 Le Secrétariat souligne, relativement au paragraphe 45:7, que la note de travail a été élaborée pour donner suite à certaines modifications corrélatives de la résolution de l'Assemblée découlant de l'adoption du Protocole de Montréal de 2014 et des travaux ultérieurs effectués par l'Équipe spéciale pour mettre à jour les éléments indicatifs ayant trait aux aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ayant une incidence sur l'Appendice E de la résolution. D'autres modifications sont effectuées dans la résolution de l'Assemblée à la lumière des changements anticipés visant à élargir le Conseil et la Commission de navigation aérienne qui ont été présentés à la session en cours de l'Assemblée pour adoption.

46:3 La Commission accepte la proposition faite par une délégation visant à refléter ces changements dans le paragraphe 6 des considérants dans l'Appendice C de la résolution de l'Assemblée contenant les références aux autres amendements de la Convention de Chicago qui ne sont pas encore entrés en vigueur, plutôt que dans le paragraphe 7 des considérants.

46:4 La Commission **convient** alors de recommander à la Plénière d'adopter la résolution suivante :

**Résolution 46/1 : 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), et 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, ~~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* d'examiner le présent Appendice à sa prochaine session ordinaire à la lumière des résultats du travail de l'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).

---

**Point 47 : Autres questions à examiner par la Commission juridique**

47:1 S'agissant des avantages de la poursuite de la promotion de la ratification de la Convention de Montréal de 1999, l'IATA rappelle, dans sa présentation de la note A39-WP/120, les bienfaits importants pour les passagers, les expéditeurs et d'autres parties prenantes établies dudit instrument. L'observateur note que malgré les progrès réalisés en ce qui concerne le nombre de ratifications depuis la dernière Assemblée, 72 États membres n'ont toujours pas ratifié cette Convention, notamment des États issus de marchés ou de régions en pleine essor. L'observateur déclare que l'absence d'un régime unique et universel de responsabilité pour le transport aérien international a entraîné une mosaïque peu enviable de régimes juridiques différents, et qu'il est par conséquent nécessaire de redoubler d'efforts pour engager tous les États membres qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la Convention de Montréal de 1999 dans les plus brefs délais. Faisant écho au sentiment exprimé lors de l'examen de la note A39-WP/100 et du projet de résolution qui y figure (paragraphe 45:8), toutes les délégations qui se sont exprimées ont accueilli favorablement l'approche proactive adoptée par l'IATA sur ce sujet et ont réitéré l'importance d'un régime universel.

47:2 En plus des délibérations dont il est rendu compte au paragraphe 45:7 et au paragraphe suivant, l'IATA présente la note A39-WP/139, qui demande à tous les États de ratifier le protocole de Montréal de 2014. Un certain nombre de délégations soutiennent ses propositions. Certains des États qu'elles représentent ont ratifié le Protocole et le processus de ratification est en cours dans d'autres États.

47:3 Une délégation déclare que même si elle souhaite toujours s'associer au consensus sous les auspices de l'OACI, elle est déçue des résultats du Protocole. Le traité n'a ni modernisé efficacement la Convention de Tokyo, ni pris la moindre mesure significative pour répondre aux problèmes des passagers indisciplinés. Il est en retard en ce qui concerne la situation des agents de sûreté en vol. En conséquence, son État ne ratifiera pas le Protocole. Apportant son soutien à cette délégation, une autre délégation indique qu'elle convient des principes du Protocole, mais n'est pas satisfaite de ses modalités spécifiques.

47:4 Certaines délégations affirment que les résultats du protocole reflètent le compromis réalisé sur un éventail de questions. Une délégation précise que même si le Protocole n'est pas aussi efficace qu'il devrait l'être, il constitue néanmoins le résultat d'efforts louables visant à améliorer le cadre juridique pour dissuader les comportements indisciplinés. Tout en comprenant qu'il est difficile pour certains États d'accepter le Protocole, cette délégation croit encore qu'il serait plus avantageux que l'entrée en vigueur.

47:5 La délégation française présente la note A39-WP/159 en exposant les obligations imposées aux États contractants en vertu de l'article 21 de la Convention de Chicago en ce qui concerne le partage d'informations relatives à la propriété d'aéronefs immatriculés dans un État. Elle rappelle la lettre aux États AN 11/47-10/67 ayant trait à la mise en œuvre d'un système basé sur le web pour la fourniture de données pertinentes concernant les aéronefs immatriculés dans un État, en application de l'article 21. Il est noté que des États contractants se heurtent à des degrés de difficultés divers pour respecter leurs obligations en vertu de l'article 21, ce qui a pour effet que même les informations fournies par le biais du système basé sur le web sont incomplètes et peu fiables. Notant que le paysage du transport aérien a énormément changé depuis l'élaboration de l'article 21 en ce qui concerne la propriété des

aéronefs et l'immatriculation, la délégation suggère que les États contractants pourraient bénéficier de la clarification et de l'harmonisation de la définition de la propriété et des concepts connexes. En proposant une clarification et non un amendement de la Convention de Chicago à cet égard, elle affirme que cela ne limitera la liberté des États contractants de gérer leurs procédures d'immatriculation respectives. La délégation conclut en proposant que la Commission juridique recommande d'inclure ce sujet dans le programme général des travaux du Comité juridique.

47:6 Toutes les délégations qui ont pris la parole appuient la note A39-WP/159 et sont en faveur de l'inclusion de ce point dans le programme général des travaux du Comité juridique. Un certain nombre de délégations ont identifié les difficultés mises en relief dans la note de travail. Par exemple, une délégation indique que dans son droit interne, le mot « propriétaire » désigne une personne qui a la responsabilité de l'exploitation et de la maintenance d'un aéronef. Certaines d'entre elles estiment qu'une mise en œuvre plus efficace des obligations contenues dans l'article 21 favoriserait la transparence, améliorerait la traçabilité tout au long de la durée de vie utile des aéronefs et rationaliserait les procédures de transfert de propriété, toutes des conséquences dont tirerait avantage l'industrie.

47:7 Un représentant de la Direction de la navigation aérienne explique que le système basé sur le web fonctionne déjà, bien qu'il présente des difficultés pour certains États et soit examiné dans le but d'améliorer sa facilité d'utilisation. La Direction de la navigation aérienne accueille avec intérêt les informations en retour sur la façon d'améliorer le système.

47:8 Un observateur appuie la note A39-WP/159 en estimant qu'elle pourrait alléger le fardeau des entreprises de transport aérien en ce qui concerne la réglementation, et recommande de coordonner les efforts avec les activités de la Commission technique en ce qui concerne les travaux relatifs à la note A39-WP/237 sur la facilitation du processus de transférabilité transfrontalière menés par cette dernière. Une délégation appuie cette recommandation et ajoute que si ce point devait être inclus au programme général des travaux du Comité juridique, il serait important de faire référence de manière appropriée à tous les travaux en cours ou achevés qui pourraient être pertinents pour clarifier la propriété et les concepts connexes.

47:9 La Commission appuie alors à l'unanimité l'ajout de la question « Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago » en tant que nouveau point 8 du programme général des travaux du Comité juridique. En conséquence, la Commission établit le programme général des travaux comme suit :

- 1) Étude des 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 du statut d'un aéronef – civil/d'État ;

- 6) Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;
- 7) Aspects de la libéralisation économique concernant la sécurité et article 83 *bis* ;
- 8) Mise en œuvre des dispositions de l'article 21 de la Convention de Chicago.

47:10           Concernant le paragraphe 45:3, sur la « Définition juridique des systèmes d'aéronefs télépilotés », le Brésil présente la note WP/229, appelant l'attention sur les difficultés qu'il rencontre pour appliquer les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI relatives aux systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), difficultés dues au fait que la définition du terme « aéronef » dans la législation nationale brésilienne diffère de celle figurant dans l'Annexe 7 de la Convention de Chicago, ce qui illustre les types de problèmes auxquels les États sont confrontés en ce qui concerne la réglementation juridique des RPAS. Le Brésil demande donc que l'on intègre la question de la définition des RPAS au programme des travaux du Comité juridique, tout en tenant compte des conclusions et des travaux du Comité d'experts sur les RPAS.

47:11           Un certain nombre de délégations partagent les préoccupations exprimées par le Brésil dans la note WP/229, l'une d'entre elles estimant que le concept d'« aéronef sans pilote » dans l'article 8 de la Convention de Chicago n'est pas clair. Une autre de ces délégations note, en particulier, le possible besoin de travaux du Comité juridique pour aborder d'autres sujets liés à l'exploitation des RPAS, comme les règles de navigation, les marques de nationalité et l'immatriculation des appareils, les enquêtes sur les accidents d'aviation, comme indiqué dans le paragraphe 2.2 de la note.

47:12           Le Président du Comité juridique prend ensuite la parole pour rappeler aux délégués que le sujet « Étude des questions juridiques liées aux aéronefs télépilotés », qui comprend toutes les questions relatives aux définitions juridiques, fait déjà partie du programme général des travaux du Comité juridique, et que la plus grande priorité lui a été accordée puisqu'il s'agit du point 1. Il rappelle également aux délégués l'enquête sur les questions juridiques relatives aux RPAS, distribuée à tous les États membres en août 2016, et encourage les États à y répondre et à soulever les questions relatives aux définitions, comme celles présentées par le Brésil dans la note A39-WP/229, ou toute autre question juridique ayant trait aux RPAS qu'ils voudraient soumettre au Comité juridique.

47:13           Plusieurs délégations qui prennent ensuite la parole, appuient l'idée d'inscrire la question de la définition des RPAS au programme général des travaux du Comité juridique, mais soulignent l'importance de l'élément proposé par le Brésil dans la note A39-WP/229, à savoir que les conclusions et les travaux du Groupe d'experts sur les RPAS doivent être pris en compte. Une délégation note alors que si la question des définitions revêt naturellement un intérêt particulier pour les juristes, la définition des aéronefs figurant dans l'Annexe 7 de la Convention de Chicago est antérieure à la création de l'OACI et constitue la base de plus de 10 000 SARP contenues dans toutes les Annexes. Cette délégation souligne que ces mêmes SARP constituent les fondements de la législation de nombreux États en matière d'aviation civile et qu'il est donc important d'être conscient des effets potentiellement lourds de conséquences que pourrait entraîner sur la structure de la réglementation de l'OACI existante tout changement apporté à la définition de longue date d'un « aéronef ». Une autre délégation indique que les Annexes 2, 4 et 7 sont pertinentes et qu'elles devraient être analysées pour déterminer si la question de la définition des RPAS en tant qu'aéronef est déjà résolue de manière adéquate.

47:14 Les autres délégations qui prennent la parole appuient fermement et saluent généralement la note présentée par le Brésil, mais un grand nombre d'entre elles soulignent que le problème de la définition des RPAS figure déjà au programme général des travaux du Comité juridique au point 1 ou devrait être considéré comme tel.

47:15 La note A39-WP/251, présentée par le Brésil, attire l'attention de l'Assemblée sur les difficultés rencontrées par certains États pour se conformer à l'article 12 en raison d'un manque de règles de procédure, et les effets négatifs que cela pourrait avoir sur la sécurité de l'aviation civile. La Commission prend acte de la note et encourage les États membres à renforcer l'application de l'article 12.

47:16 Concernant le paragraphe 45:7, la Commission prend également acte de la note A39-WP/293, présentée par la Colombie au nom du Guatemala, et la renvoie à l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés. Une délégation et un observateur notent que l'expérience de certains États concernant des sanctions administratives contre les comportements indisciplinés pourrait être une référence utile, en attendant l'entrée en vigueur du Protocole.

-----