

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 39 : 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 A39-11 de l'Assemblée pour refléter les travaux effectués par l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés, afin d'actualiser 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. Les éléments d'orientation actualisés sont publiés dans le Doc 10117, *Manual on the Legal Aspects of Unruly And Disruptive Passengers* (Manuel sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés et perturbateurs). La présente note rend compte également des progrès réalisés relativement à la ratification des Protocoles introduisant les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de faits nouveaux concernant l'enseignement du droit aérien.

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

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Stratégies d'exécution de soutien – Soutien du Programme – Services juridiques et relations extérieures.
<i>Incidences financières :</i>	Comme prévu par le budget ordinaire.
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions en vigueur de l'Assemblée</i> (au 6 octobre 2016) 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> . Doc 10117, <i>Manual on the Legal Aspects of Unruly And Disruptive Passengers</i> (Manuel sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés et perturbateurs).

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^e 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 (l'Équipe spéciale) a été établie le 15 juillet 2015.

1.2 Dans sa Résolution A39-11, l'Assemblée a demandé que l'Équipe spéciale soit encouragée à poursuivre son travail et à présenter un rapport à la 37^e session du Comité juridique. Par la suite, l'Assemblée a décidé d'examiner l'Appendice E de ladite Résolution à sa prochaine session ordinaire à la lumière des résultats de ce travail.

1.3 En date du 15 mai 2019, le Protocole de Montréal de 2014 comptait 32 signatures, 8 ratifications et 11 adhésions. Il est rappelé que vingt-deux ratifications, acceptations ou adhésions sont nécessaires pour que le Protocole entre en vigueur. Dans sa Résolution A39-11, l'Assemblée prie instamment tous les États qui ne l'ont pas déjà fait de ratifier le Protocole de Montréal de 2014 dès que possible.

2. ACTUALISATION DES ÉLÉMENTS D'ORIENTATION SUR LES PASSAGERS INDISCIPLINÉS ET PERTURBATEURS

2.1 L'Équipe spéciale a présenté un rapport sur l'achèvement de ses travaux à la 37^e session du Comité juridique, qui s'est tenue en septembre 2018. À la cinquième séance de sa 215^e session, le 7 novembre 2018, le Conseil a accepté la recommandation de l'Équipe spéciale de publier les éléments d'orientation actualisés sous la forme d'un manuel.

2.2 Le Doc 10117 *Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers* (Manuel sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés et perturbateurs), qui incorpore les changements corrélatifs à l'adoption du Protocole de Montréal de 2014 et contient une liste actualisée des infractions et des actes les plus susceptibles d'être commis à bord d'un aéronef par des passages indisciplinés et perturbateurs, est maintenant publié.

3. ÉTAT DE LA RATIFICATION DES PROTOCOLES D'AMENDEMENT INTRODUISANT LES ARTICLES 3 *BIS* ET 83 *BIS* DE LA CONVENTION DE CHICAGO

3.1 Bien que la ratification des Protocoles introduisant les articles 3 *bis* et 83 *bis* progresse bien, avec 156 parties pour le premier article et 176 parties pour le deuxième, au 15 mai 2019, il est nécessaire d'obtenir davantage d'adhésions. De récentes activités ont contribué au nombre de ratifications du Protocole portant sur l'article 83 *bis*. Des lettres aux États individuelles aux États contractants qui ne sont pas parties au Protocole ont été envoyées par la Secrétaire générale et un répertoire des réponses a été établi dans la page Recueil des traités du site web de l'OACI. L'un des objectifs du Manuel sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 10059), publié

en 2017, est d'aider les États contractants à appliquer adéquatement l'article 83 *bis*, ce qui devrait avoir un effet positif sur les ratifications futures, et conduire à l'acceptabilité mondiale des accords au titre de l'article 83 *bis* et à leur application dans l'espace aérien de tous les États contractants de l'OACI.

4. COURS SUR LE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL

4.1 Le cours sur le droit aérien international de l'OACI a été lancé en 2017 afin de permettre au personnel des autorités de l'aviation civile, des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne des États membres qui ont ou qui n'ont pas de connaissances juridiques, ainsi qu'à des fonctionnaires chargés de la politique en matière d'aviation civile, de la loi en la matière et de l'application de la loi, d'appuyer leur organisation dans la mise en œuvre du droit aérien international. Depuis son lancement, le cours a été donné dans les régions de l'OACI et a été suivi par plus de 180 participants. Le cours est apprécié, car il donne de l'information aux participants sur les divers aspects du droit aérien international, y compris les traités de droit aérien international.

5. PROGRAMME GÉNÉRAL DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE

5.1 En ce qui concerne le point 8 du programme général des travaux du Comité juridique, « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) », le Conseil a demandé à la troisième séance de sa 216^e session, le 22 février 2019, d'examiner plus avant la suggestion d'élargir le champ de l'étude juridique au-delà des GNSS afin d'y inclure d'autres systèmes de navigation aérienne ayant une couverture mondiale. À cet égard, les résultats de la 13^e Conférence de navigation aérienne, tels qu'examinés par la 40^e session de l'Assemblée, devraient être pris en compte.

6. CONCLUSION

6.1 À la suite de l'achèvement des travaux de l'Équipe spéciale et de la publication du Doc 10117, *Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers* (Manuel sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés et perturbateurs), ainsi que des progrès réalisés relativement à la ratification de certains instruments internationaux de l'OACI et de l'enseignement du droit aérien international, il est proposé d'amender la Résolution A39-11 de l'Assemblée, comme il est indiqué dans la **Pièce jointe**.

PIÈCE JOINTE

~~A39-11~~A40-xx : 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 ~~39~~ 40^e 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 ~~A37-22~~ A39-11.

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 ~~A37-22~~A39-11, relative à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

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~~ modifient les articles 50 a) et 56 adoptés en 2016, et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois), continuent d'être lents,

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

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

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

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

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

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

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999, la Convention du Cap et le Protocole du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal du 2 mai 2009, la Convention et le Protocole de Beijing de 2010 ~~et~~, le Protocole de Montréal de 2014 ~~et~~ les Protocoles concernant le texte authentique quinquélingue (1955) et le texte authentique en six langues (1998) de la Convention de Chicago ;

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

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

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 ;

Accueillant avec satisfaction l'introduction en 2017 du cours sur le droit aérien international de l'OACI dont l'objectif est de permettre aux représentants d'autorités de l'aviation civile, d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne d'appuyer leurs organisations dans la mise en œuvre du droit aérien ;

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 et 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 et 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 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 et 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 et 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,

Notant en outre que la publication du Document 10117 de l'OACI – *Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers* (Manuel sur les aspects juridiques des passages indisciplinés et perturbateurs), qui incorpore des changements corrélatifs à l'adoption du Protocole de Montréal de 2014 et contient une liste des infractions et des actes les plus susceptibles d'être commis à bord d'un aéronef par des passagers indisciplinés et perturbateurs ;

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 et perturbateurs, en tenant compte des orientations fournies dans le *Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers* (Manuel sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés et perturbateurs) (Doc 10117) et en incorporant dans la mesure du possible les dispositions de la législation type 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 et des actes indiquées dans les lois et règlements nationaux ainsi promulgués et qui relèvent de leur compétence conformément à ces lois et règlements ou pour qu'ils lancent des poursuites administratives ou toute autre forme de procédure judiciaire ;

~~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^e 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.~~

~~Encourage les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager l'introduction rapide et efficace de sanctions civiles et administratives dans les cas moins graves d'actes ou d'infractions liés à un comportement indiscipliné et perturbateur à bord d'un aéronef.~~

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

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

- 1) agression ou menace physique de commettre une telle agression contre un membre d'équipage ;
- 2) intimidation ou menace verbale, 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 ;
- 23) 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 de :
 - a) protéger la sécurité de l'aéronef, de toutes personnes ou de tout bien se trouvant à bord ;
 - ou
 - b) 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) Commets 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) Commets 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

Commets 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 lorsque cela est interdit ;~~
- 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,

Considérant que la 13^e Conférence de navigation aérienne de 2018 a examiné l'état des technologies actuelles et futures en matière de système mondial de navigation aérienne,

1. *Reconnait* l'importance du ~~quatrième-huitième~~ point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « ~~Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les Étude des questions juridiques internationales relatives aux 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).