



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

#### Point 38 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

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

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des travaux en cours du Secrétariat dans le domaine juridique et des questions juridiques dont le Conseil est saisi. Elle présente en outre un aperçu des faits importants et des décisions pertinentes prises depuis la dernière Assemblée, concernant les points inscrits au Programme des travaux du Comité juridique, incluant la priorisation des questions.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à examiner le programme des travaux futurs de l'Organisation dans le domaine juridique et à approuver le Programme des travaux du Comité juridique présenté au paragraphe 4.3, notamment la priorisation des questions.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Stratégies d'exécution de soutien – Soutien des programmes – Services juridiques et relations extérieures.
<i>Incidences financières :</i>	Telles que prévues dans le cadre du budget ordinaire.
<i>Références :</i>	Doc 10114, Rapport de la 37 <sup>e</sup> session du Comité juridique Doc 7669-LC/139/6, <i>Comité juridique (Constitution – Procédure d'approbation des projets de conventions – Règlement intérieur)</i> C-DEC 217/3 C-DEC 215/5

## 1. INTRODUCTION

1.1 Chaque session ordinaire de l'Assemblée est informée des travaux en cours du Secrétariat dans le domaine juridique et reçoit un compte rendu des décisions pertinentes prises à la suite de la session précédente de l'Assemblée sur les questions inscrites au Programme des travaux du Comité juridique.

## 2. ACTIVITÉS EN COURS DANS LE DOMAINE JURIDIQUE DE LA DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES (LEB)

2.1 Les fonctions permanentes de la LEB comprennent les activités suivantes : conseils et assistance juridique, offerts de façon générale et à l'appui des Objectifs stratégiques de l'OACI, aussi bien qu'au Président du Conseil et au Secrétaire général, aux autres Directions de l'OACI, aux bureaux régionaux et aux États membres de l'OACI ; conseils de procédure et assistance de secrétariat pour le règlement de différends devant le Conseil ; recherche ; conseils et services juridiques, incluant la préparation de documents pour le Conseil et ses organes auxiliaires, l'Assemblée, le Comité juridique, les conférences diplomatiques et autres réunions ; exercice de fonctions de dépositaire pour certains accords internationaux ; enregistrement d'accords et de dispositions aéronautiques ; collecte de lois et règlements nationaux liés à l'aviation civile ; préparation de divers rapports, tels que des textes pour l'Annuaire juridique des Nations Unies ; représentation du Secrétaire général dans les appels devant la Commission paritaire consultative de recours et la Cour d'appel des Nations Unies ; coordination de la représentation du Secrétaire général dans d'autres procédures contentieuses dans lesquelles l'OACI pourrait être impliquée dans des juridictions étrangères ; coopération avec les Nations Unies et autres organismes sur des questions juridiques ; et toutes autres fonctions connexes d'ordre juridique.

2.2 LEB a continué à fournir des services de secrétariat au Groupe de travail sur la gouvernance et l'efficacité (WGGE). Le WGGE s'était penché sur plusieurs questions de politique et de gouvernance de l'Organisation dans des domaines tels que le cadre de déontologie de l'OACI, les Directives du Comité de la protection de l'environnement, ainsi que le rôle et le statut des groupes de rotation. Un appui de secrétariat a également été apporté au Comité des relations avec le pays hôte (RHCC). Des négociations formelles entre l'OACI et le Gouvernement du Québec ont débuté en 2015, en vue de la mise à jour l'*Entente* (de 1994) *entre le Gouvernement du Québec et l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant les exemptions et prérogatives de courtoisie consenties à l'Organisation, à ses fonctionnaires, aux États membres et aux membres d'une représentation auprès de l'Organisation*. À l'issue d'une série de pourparlers, le texte négocié a été approuvé par le Conseil en décembre 2017, et la Secrétaire générale a signé la nouvelle entente au nom de l'OACI à une cérémonie de signature organisée au siège de l'Organisation le 26 juin 2018. La nouvelle entente attend maintenant l'approbation du Gouvernement du Québec. Un appui soutenu a été apporté au Comité sur la coopération avec des parties externes (CCEP).

## 3. PROGRAMME DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE

3.1 En application de la règle 8 de son Règlement intérieur, le Comité juridique établit et maintient, sous réserve de l'approbation du Conseil, un programme général de travail qui comprend des sujets proposés par le Comité lui-même ; ce programme peut inclure également toute autre question proposée par l'Assemblée ou par le Conseil.

3.2 À sa 39<sup>e</sup> session, l'Assemblée a décidé du Programme général des travaux ci-après du Comité juridique, dont les points sont indiqués par ordre de priorité :

- 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 de la création d'un cadre juridique, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) ;
- 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 de l'Article 21 de la Convention de Chicago.

#### 4. **37<sup>e</sup> SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE (4-7 SEPTEMBRE 2018)**

4.1 Les points du Programme des travaux en vigueur à l'ouverture de la session du Comité ont été examinés dans le cadre des délibérations et des décisions ci-après.

4.1.1 Le Comité s'est penché sur les réponses des États au sondage de 2016 (Lettre aux États LE 4/63 – 16/77) portant sur la législation nationale et des questions pertinentes de droit international sur les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS). Le Comité, concluant que les aspects juridiques de l'exploitation de RPAS appelaient un complément d'étude, a établi un Groupe de travail chargé d'étudier les aspects juridiques internationaux de l'exploitation des aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile ; en coordination avec ANB et LEB, le groupe a également retenu des sujets d'étude pour le Comité juridique et/ou des solutions possibles aux questions juridiques dans le cadre des travaux en cours de l'Organisation. Les réunions du groupe de travail se tiendront en même temps que celles du Groupe sur les RPAS (RPASP), afin de promouvoir l'alignement et la synergie avec les travaux techniques et juridiques en cours de l'Organisation. Le Comité a remanié en conséquence le point en question, tout en conservant la priorité.

4.1.2 Donnant suite à la Résolution A39-8 de l'Assemblée qui détermine les travaux futurs de l'Organisation sur la question des conflits d'intérêts en aviation civile, le Secrétariat a établi une compilation des dispositions de l'OACI (Orientations sur les conflits d'intérêts en aviation civile) qu'il a présentée à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique. La compilation comprend des dispositions de l'OACI sur les conflits d'intérêts touchant la sécurité aérienne, la sûreté de l'aviation et les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, ainsi que sur la politique de transport aérien figurant dans les Annexes 13, 17 et 19 de l'OACI et dans plus d'une douzaine de manuels de l'Organisation. À la demande du Comité juridique, la compilation sera disponible sous une forme permanente dans toutes les langues de travail de l'OACI.

4.1.3 L'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés a terminé ses travaux d'actualisation de la Circulaire 288 de l'OACI (Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs), à la suite de l'adoption du Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Protocole de Montréal de 2014) en application de la résolution de la Conférence diplomatique et comme suite à la Résolution A39-11 de l'Assemblée. Le Comité juridique a été saisi d'un projet de manuel mettant à jour la Circulaire 288, ainsi que d'un rapport sur les travaux de l'Équipe spéciale, au cours de quatre réunions. Le Comité a accepté les recommandations de l'Équipe spéciale, à savoir : les éléments indicatifs mettant à jour la Circulaire 288 de l'OACI seront présentés sous la forme d'un manuel (à publier en 2019) ; l'Organisation publiera un répertoire des législations pénales des États sur les infractions de passagers indisciplinés ou perturbateurs (avec des liens vers les sites web des États) ; le Secrétariat mènera auprès des États une enquête sur les sanctions administratives ou autres régimes comparables qui ont été mis en place pour traiter les cas de passagers indisciplinés ou perturbateurs ; l'Organisation examinera la démarche à adopter sur l'emploi des termes « indiscipliné » et « perturbateur », aux fins d'harmonisation dans toutes les publications de l'OACI. Une note de travail distincte est présentée à l'Assemblée, proposant des amendements à la Résolution A39-11, afin de tenir compte de l'achèvement des travaux qui a abouti à la publication du Doc 10117.

4.1.4 En ce qui concerne le point *Examen de la création d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS)*, le Comité juridique a constaté l'absence de travaux de fonds sur la question au cours de la dernière décennie. Néanmoins, compte tenu de modalités telles que la navigation par satellite et le suivi mondial des vols, le Comité a jugé bon de conserver ce point avec un titre amendé, sachant par ailleurs que la 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne de 2018 s'était penchée sur les technologies actuelles et futures à la base du système mondial de navigation aérienne.

4.1.5 Au point *Détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État*, le Comité juridique a pris note des réponses au questionnaire de 2016 (lettre LE 4/50 – 16/86) sur les problèmes pratiques que les États auraient rencontrés du fait de la classification « aéronef civil » ou « aéronef d'État ». Sur la base du questionnaire, le Comité juridique a décidé : a) de prendre note de la pertinence continue des opinions et recommandations de l'étude de 1993 concernant la détermination du statut d'un aéronef civil ou d'un aéronef d'État, qui sera mise à la disposition des États de façon plus accessible ; b) de recommander au Conseil que les États soient encouragés à coopérer les uns avec les autres pour régler les questions opérationnelles liées au statut d'un aéronef civil ou d'un aéronef d'État, et/ou à partager les meilleures pratiques au moyen de consultations directes ou à l'occasion de forums ou groupes régionaux de l'OACI appropriés ; et c) de supprimer du Programme des travaux du Comité juridique le point intitulé « Détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État ».

4.1.6 Concernant le point *Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international*, il convient de rappeler que l'Assemblée avait adopté deux résolutions (A39-4 et A39-6), approuvant respectivement des amendements aux Articles 50 a) et 56 de la Convention de Chicago. L'Assemblée avait également adopté les Résolutions A39-5 et A39-7, recommandant à tous les États contractants de ratifier de toute urgence ces amendements, et demandant au Secrétaire général d'appeler l'attention des États sur ces résolutions le plus tôt possible. À cette fin, une lettre a été envoyée aux États le 20 janvier 2017 afin d'encourager la ratification de ces protocoles.

4.1.6.1 Par ailleurs, la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée a adopté la Résolution A39-11, Appendice C, priant instamment les États contractants qui ne l'ont pas fait de ratifier au plus tôt, entre autres, la Convention de Montréal de 1999, les Instruments du Cap de 2001, la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing de 2010, ainsi que le Protocole de Montréal de 2014. L'Assemblée a également

souligné expressément, dans ses Résolutions A39-9 et A39-10 respectivement, l'importance d'arriver à un régime universel régissant la responsabilité des compagnies aériennes envers les passagers et les expéditeurs sur les vols internationaux en adhérant à la Convention de Montréal de 1999, ainsi que l'importance d'élargir et de renforcer le régime mondial de sûreté de l'aviation afin de répondre aux menaces nouvelles et émergentes en ratifiant les instruments de Beijing. À cette fin, deux lettres ont été envoyées aux États le 2 mars 2017 afin d'encourager la ratification de ces instruments.

4.1.6.2 Le Président du Conseil et la Secrétaire générale ont continué à promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international dans le cadre de leurs visites aux États membres et des réunions avec des cadres gouvernementaux de haut niveau. La Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) ont facilité la tenue d'un séminaire juridique en Afrique organisé par le Bureau régional de l'Afrique orientale et australe de l'OACI, afin de promouvoir les Instruments de Beijing de 2010 et le Protocole de Montréal de 2014. Le séminaire a également abordé la Convention de Montréal de 1999, les Instruments du Cap de 2001, ainsi que les Protocoles portant amendement des Articles 50 a) et 56 de la Convention de Chicago. Le séminaire, tenu les 27 et 28 novembre 2017, a reçu la participation de 54 délégués de 21 États africains et de deux organismes régionaux de sécurité. LEB a également organisé pour la Région Asie-Pacifique un séminaire juridique qui a été accueilli par le ministère de l'Aménagement du territoire, des Infrastructures et des Transports de la République de Corée, afin de promouvoir entre autres les instruments mentionnés plus haut. Le séminaire, tenu les 24 et 25 mai 2018, a reçu la participation de quelque 600 délégués de plus de 30 États.

4.1.6.3 Le 28 novembre 2017, les conditions de l'entrée en vigueur du Protocole de Beijing de 2010 ont été remplies, avec le dépôt auprès de l'OACI du 22<sup>e</sup> instrument de ratification par le Gouvernement de la République de l'Ouganda. Le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Par ailleurs, le 31 mai 2018, les conditions de l'entrée en vigueur de la Convention de Beijing de 2010 ont été remplies, avec le dépôt auprès de l'OACI du 22<sup>e</sup> instrument de ratification par le Gouvernement de la République de Turquie. La Convention est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018.

4.1.6.4 Le 19 octobre 2017 et le 14 mars 2019, Tuvalu et le Commonwealth de la Dominique ont respectivement déposé auprès du Gouvernement des États-Unis leur notification d'adhésion à la Convention de Chicago. L'adhésion a pris effet le 18 novembre 2017 pour Tuvalu et le 13 avril 2019 pour la Dominique, portant à 193 le nombre d'États membres de l'OACI.

4.1.6.5 Le Recueil des traités de l'OACI est disponible sur le site web public de l'Organisation (<https://icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>) on peut y trouver des informations telles que les listes à jour des parties aux traités multilatéraux de droit aérien, la situation individuelle des États vis-à-vis des traités multilatéraux de droit aérien, un tableau composite illustrant la situation des traités et celle des États vis-à-vis de ces traités, des guides administratifs pour aider les États à devenir parties aux traités, des Résolutions de l'Assemblée portant sur les questions de ratification ; ainsi que des renseignements à jour et des recommandations sur les questions de ratification. Les dépôts de notifications sont rapidement inscrits par ordre chronologique dans le Recueil des traités. Il est prévu de tenir une activité sur les traités au cours de l'Assemblée pour promouvoir davantage la ratification des instruments de droit aérien.

4.1.6.6 Devant la croissance des activités de dépôt au cours des dernières années, LEB envisage de rationaliser la procédure de dépôt afin d'en renforcer l'efficacité.

4.1.7 À propos du point *Aspects de la libéralisation économique concernant la sécurité et article 83 bis*, le Comité a noté qu'une version anglaise préliminaire du Manuel de l'OACI sur la mise en œuvre de l'article 83 bis (Doc 10059) avait été publiée en juin 2017, et que les versions dans toutes les

langues ont été officiellement publiées en mars 2018. Le Comité a été informé des travaux entrepris relatifs aux cinq recommandations de l'Équipe spéciale sur l'article 83 bis, approuvées par le Conseil à sa 207<sup>e</sup> session. Donnant suite aux deux premières recommandations, une équipe du Secrétariat a commencé ses travaux sur l'établissement sur le web d'un système interactif d'inscription et de publication pour l'article 83 bis et d'autres ententes aéronautiques. Les principales caractéristiques du système ont été présentées au Conseil à sa 216<sup>e</sup> session en février 2019, et les travaux de la phase de conception du système ont ensuite débuté immédiatement.

4.1.7.1 Les troisième et quatrième recommandations ont donné lieu à une proposition d'amendements de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago, visant à inclure une norme exigeant la présence à bord des aéronefs d'une copie imprimée ou électronique, certifiée conforme, du sommaire d'entente de l'article 83 bis, durant la période de validité de l'entente ; le sommaire d'entente sera fourni au moment de l'enregistrement d'une entente de l'article 83 bis, et sera ajoutée à l'intention de l'État la définition du principal emplacement d'un exploitant d'aviation générale. La Commission de navigation aérienne a proposé ces amendements à sa 209<sup>e</sup> session, avec pour date d'applicabilité le 5 novembre 2020. Pour ce qui est des systèmes d'aéronefs télépilotés, il sera envisagé d'introduire des normes similaires pour le sommaire d'entente dans la nouvelle Partie IV de l'Annexe 6, pour mars 2022.

4.1.7.2 Conformément à la dernière recommandation, une lettre a été envoyée aux États contractants de l'OACI qui ne sont pas parties à l'article 83 bis en juillet 2015, pour les inviter instamment à ratifier le protocole le plus tôt possible. Un répertoire des réponses peut être consulté à la page du Répertoire des traités de LEB sur le site web de l'OACI.

4.1.7.3 Les principales tâches juridiques prévues au titre de ce point étant achevées, le Comité juridique a décidé de le retirer de son Programme des travaux, sans que cela ne porte préjudice à la communication au Comité et aux États membres d'informations sur l'évolution du nouveau système d'enregistrement et de publication.

4.1.8 À sa 39<sup>e</sup> session, l'Assemblée a ajouté le point « Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago » au Programme des travaux du Comité juridique. Elle a invité les États membres à appliquer l'article 21 de la Convention de Chicago en prenant les dispositions internes requises pour pouvoir communiquer des renseignements sur le mode de propriété des aéronefs qu'ils ont enregistrés. L'Assemblée a également demandé au Conseil de mener une étude sur la conformité des données communiquées par les États membres à d'autres États membres ou à l'OACI aux exigences de l'article 21 concernant le mode de propriété.

4.1.8.1 Compte tenu de ce qui précède, la Secrétaire générale a lancé, par la lettre LM2/22-17/87 datée le 29 juin 2017, un sondage en ligne sur la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago, en invitant les États membres à y participer avant le 25 août 2017. Au total, 59 États ont envoyé leurs réponses, que le Secrétariat a collationnées et analysées.

4.1.8.2 La Secrétaire générale a également établi une Équipe spéciale sur la mise en œuvre de l'Article 21 (A21TF). Sous la présidence de M<sup>me</sup> S. Metsälampi (Finlande) l'équipe A21TF s'est réunie à deux reprises à Montréal, en septembre 2017 et en avril 2018, pour examiner la question et les résultats du sondage. Dans ses recommandations à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique, l'équipe a entériné les travaux en cours du Secrétariat visant l'établissement d'un réseau d'immatriculation d'aéronefs (ARN) comme solution possible à long terme pour aider les États membres à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'Article 21. L'équipe spéciale a créé à cette fin un Sous-Groupe sur le réseau d'immatriculation d'aéronefs (ARNSG) pour aider le Secrétariat à mettre sur pied la plate-forme ARN. L'équipe a

également entériné le modèle de certificat de radiation de l'immatriculation d'un aéronef à inclure dans l'Annexe 7 – Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs.

4.1.8.3 La 37<sup>e</sup> session du Comité juridique a approuvé en principe les recommandations de l'Équipe A21TF, en soulignant la nécessité de poursuivre les travaux sur le modèle de certificat, en collaboration avec d'autres organes compétents de l'OACI, tels que l'Équipe spéciale sur la transférabilité transfrontières (XBT) et le Groupe d'experts de la navigabilité.

4.2 Le Comité juridique a aussi approuvé l'inclusion de deux points supplémentaires, à propos desquels la Commission est invitée à consulter l'**Appendice A**, ainsi que les informations sur d'autres questions d'ordre juridique présentées dans l'**Appendice B**.

4.3 Le Programme des travaux, ainsi que la priorisation des points, ont été examinés la dernière fois par le Conseil à la cinquième séance de sa 215<sup>e</sup> session en septembre 2018. Le Conseil avait alors souligné la nécessité d'assurer que le Comité juridique travaille de concert avec d'autres groupes pertinents de l'OACI, pour éviter tout chevauchement ou toute divergence des tâches, notamment en ce qui concerne les systèmes d'aéronefs non habités (UAS). Le Conseil avait en outre pris note de la décision du Comité de ne pas inclure pour le moment une nouvelle question sur les aspects juridiques des vols spatiaux commerciaux, sans exclure pour autant la possibilité de revenir sur ce sujet à la prochaine session du Comité. En ce qui concerne le point 8 du programme des travaux, à la troisième séance de sa 217<sup>e</sup> session, le Conseil a invité le Comité juridique à élargir le champ de l'étude juridique au-delà des GNSS afin d'y inclure d'autres systèmes et services mondiaux basés dans l'espace à l'appui de la navigation aérienne internationale (voir également la note A40-WP/9, LE/1, par. 5.1). Le Conseil avait donc approuvé le Programme des travaux établi par le Comité, comme suit :

- 1) Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile ;
- 2) Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends ;
- 3) Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts ;
- 4) Examen de la pertinence des instruments actuels de droit aérien international quant à la riposte aux cybermenaces dirigées contre l'aviation civile ;
- 5) Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ;
- 6) Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;
- 7) Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago ;
- 8) Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS).

-----



## APPENDICE A

### A. SITUATION DES QUESTIONS DU PROGRAMME DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE

#### 1. Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends

1.1 À la demande du Conseil, cette question a été ajoutée au Programme des travaux du Comité juridique durant sa 37<sup>e</sup> session, avec l'ordre de priorité 2. Le Comité juridique a établi un groupe de travail pour réaliser les travaux dans ce domaine, en confiant à son président le soin de désigner les membres du groupe, en consultation avec le Président du Conseil. Le Groupe de travail est composé de 23 États ; il a tenu une première réunion au siège de l'OACI, à Montréal, du 7 au 9 mai 2019. Au cours de la première réunion, le Groupe a cerné et examiné plusieurs aspects où les Règles pourraient éventuellement être révisées. Le Groupe est convenu de se réunir à nouveau au cours du dernier trimestre de 2019 pour poursuivre ses délibérations sur cette question.

#### 2. Examen de la pertinence des instruments actuels de droit aérien international quant à la riposte aux cybermenaces dirigées contre l'aviation civile

2.1 À la suite de l'ajout de la question « Examen de la pertinence des instruments actuels de droit aérien international quant à la riposte aux cybermenaces dirigées contre l'aviation civile » dans le programme des travaux du Comité juridique, LEB a participé à la première réunion du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) – Sous-groupe de recherche sur les aspects juridiques (RSGLEG), tenue le 22 novembre 2018 et elle a aidé le sous-groupe à établir son domaine de travail, à faire une première analyse des réponses de 62 États et de 2 territoires à une enquête sur les dispositions juridiques internes applicables relatives à la cybersécurité, et à convenir d'une méthodologie pour une analyse plus approfondie des réponses. LEB a également présenté les traités de droit aérien applicables aux cybermenaces dirigées contre l'aviation civile, en concluant que la ratification des Instruments de Beijing de 2010 est un premier pas vers la création d'un cadre juridique approprié pour faire face à ces menaces.

2.2 Le RSGLEG est convenu de continuer à déterminer s'il convient d'élaborer de nouveaux instruments internationaux sur la cybersécurité, et sous quelle forme, et de soumettre ses conclusions au Comité juridique. À l'issue de sa cinquième réunion tenue le 23 novembre 2018, le SSGC est convenu d'inclure des mesures sur les législations et les règlements et de contribuer à la promotion des Instruments de Beijing de 2010 au titre de la stratégie sur la cybersécurité.

2.3 Lors de sa deuxième réunion tenue à Tel-Aviv (Israël) du 19 au 20 mars 2019, le RSGLEG a entendu des exposés techniques de la part d'experts des États et de l'industrie sur la nature des cybermenaces. Certaines questions nécessitant une analyse juridique ont été cernées au cours de ces exposés. Il a également été entendu que lorsque l'examen des instruments internationaux serait achevé, le Secrétariat rendrait compte des résultats à la 38<sup>e</sup> session du Comité juridique de l'OACI, en 2020.

-----



## APPENDICE B

### B. AUTRES QUESTIONS D'INTÉRÊT JURIDIQUE

#### 1. Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF)

1.1 Tenu à Singapour les 16 et 17 mai 2019, le premier Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF 2019) a réuni des participants de 40 États et d'une organisation régionale. Le Forum a abordé des sujets divers en lien avec des événements et des questions émergentes de portée mondiale qui ont des conséquences sur le développement et la mise en œuvre du droit aérien. Les participants ont demandé à ce que la rencontre soit tenue régulièrement pour servir de plateforme où les conseillers juridiques des administrations de l'aviation civile pourront échanger connaissances et expérience sur des questions d'actualité dans le domaine juridique avec leurs homologues des autres États et de l'OACI.

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

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

2.2 En juillet 2017, le Conseil a approuvé le quatrième rapport de l'autorité de surveillance présenté aux États contractants de la Convention du Cap et de son *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques* signés au Cap le 16 novembre 2001 (Protocole aéronautique). Le rapport a été soumis par la lettre aux États LE 3/41.2 – IND/17/14 du 30 août 2017. Le 27 juin 2018, à la dixième séance de sa 214<sup>e</sup> session, le Conseil a approuvé la reconduction du mandat d'Aviareto Limited comme Registraire du Registre international pour une quatrième période débutant le 1<sup>er</sup> mars 2021.

2.3 Le quatrième mandat de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) ayant pris fin en juillet 2018, le Conseil a nommé ou renouvelé pour une cinquième fois le mandat des membres de la Commission, conformément à l'article XVII 4) du Protocole aéronautique en fonction des candidatures d'experts reçues des États contractants ou des États signataires de la Convention du Cap et de son Protocole. CESAIR est actuellement composée de 15 experts désignés par les pays suivants : Afrique du Sud, Brésil, Canada, Chine, Émirats arabes unis, États-Unis, Fédération de Russie, France, Irlande, Kenya, Koweït, Mexique, Nigéria, Royaume-Uni et Singapour. La Commission a tenu sa huitième réunion à Montréal, du 29 au 31 août 2018, pour examiner des amendements proposés par le Registraire aux *Règlement et règles de procédure du Registre international* (Doc 9864). CESAIR a formulé des recommandations d'amendements au Conseil, qui les a approuvées à la sixième séance de sa 216<sup>e</sup> session, le 1<sup>er</sup> mars 2019. Par ailleurs, à sa huitième réunion, CESAIR a élu Mme Y. Yang (Chine) à la présidence et a réélu Mme S.H. Tan (Singapour) à la vice-présidence pour le prochain triennat. Au 1<sup>er</sup> avril 2019, la Convention du Cap et son Protocole comptaient 76 Parties.

### 3. Cours de droit aérien international

3.1 Le Cours de droit aérien international de l'OACI a été lancé en 2017, avec pour objectif de permettre au personnel d'administrations de l'aviation civile, d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne des États membres, disposant ou non de connaissances de droit, ainsi qu'aux fonctionnaires gouvernementaux aux responsabilités touchant les politiques de l'aviation civile, la législation et l'application des lois, d'appuyer leurs organisations dans la mise en œuvre du droit aérien international. Depuis son lancement, le cours, mis au point par le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) de l'OACI, en coordination avec la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, a été suivi par plus de 180 participants dans toutes les régions de l'Organisation. Le cours est apprécié par sa grande utilité dans la présentation de renseignements sur les divers aspects du droit aérien international, et notamment sur les traités de droit aérien. Cette initiative donne suite à la Résolution A39-11, qui appelle à la promotion de l'enseignement du droit aérien dans les États. Le cours sera traduit au cours de 2019 dans les autres langues de l'OACI, afin d'en accroître la portée et l'efficacité.

— FIN —