OACI

Doc 10223, A42-LE

ASSEMBLÉE
QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

COMMISSION JURIDIQUE

RAPPORT

Approuvé par la session plénière de l'Assemblée
et publié sous l'autorité du Secrétaire général

OACI

Doc 10223, A42-LE

ASSEMBLÉE
QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

COMMISSION JURIDIQUE

RAPPORT

Approuvé par la session plénière de l'Assemblée
et publié sous l'autorité du Secrétaire général

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Quarante-deuxième session, 2025

Doc 10223, *Rapport de la Commission juridique*

Commande nº : 10223
ISBN 978-92-858-0333-9

© OACI 2026

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ASSEMBLÉE — 42e SESSION

MONTRÉAL, 23 SEPTEMBRE AU 3 OCTOBRE 2025

RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE

TABLE DES MATIÈRES

Page

Généralités……..1

Ordre du jour et organisation des travaux 1

Rapport sur l'ordre du jour

Point 28 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique et Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique 2

Point 29 : Autres questions à examiner par la Commission juridique..... 16

Appendice Liste des notes de travail examinées par la Commission juridique 20

Liste des résolutions

Résolution 28/1 : (renumérotée A42-5) Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique 7

Résolution 29/1 : (renumérotée A42-1) Quatre-vingts ans d'histoire — Mise à l'honneur du patrimoine juridique de la Convention de Chicago dans le domaine juridique……..17

RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. La Commission juridique a tenu deux séances, le 25 et le 29 septembre 2025. La Plénière a élu M. Jae Woon Lee (République de Corée) à la présidence de la Commission.

2. Au cours de la première séance, la Commission a élu Mme Griselda Delia Capaldo (Argentine), première Vice-Présidente, et Mme Machteld Cambridge (Pays-Bas), seconde Vice-Présidente.

3. La séance de la Commission a été publique.

4. Des représentants de 108 États membres et de cinq délégations observatrices ont assisté à la séance de la Commission.

5. Le Secrétaire de la Commission était M. Michael Gill, Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures. M. Chunyu Ding, Directeur adjoint, était son adjoint. Les Secrétaires adjoints étaient M. Benoit Verhaegen, Chargé des relations extérieures et conseiller juridique principal, M. Arie Jakob, Chargé des affaires juridiques principal, MM. Christopher Petras, Andrew Opolot et Yaw Nyampong, Conseillers juridiques, Mme Erika Varga, Conseillère juridique, de même que M. Mathieu Vaugeois, Conseiller juridique adjoint, et Mme Mariyam Akram, Conseillère juridique adjointe. Mme Qing Yan, Administratrice auxiliaire, a aussi apporté son concours à la Commission.

Ordre du jour et organisation des travaux

6. Les points 28 et 29 dont la Commission avait été saisie par la Plénière, étaient les suivants :

Point 28 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique et Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique.

Point 29 : Autres questions à examiner par la Commission juridique.

7. Une liste des documents et des notes de travail examinés par la Commission, par point de l'ordre du jour, figure en appendice au présent rapport.

8. Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont présentées séparément dans les paragraphes qui suivent. Les textes sont classés dans l'ordre numérique des points de l'ordre du jour examinés par la Commission.

Point 28 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique et Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

28.1 La Commission examine ce point en se fondant sur les notes A42-WP/8 (présentée par le Conseil), A42-WP/9 (présentée par le Conseil), A42-WP/55 (présentée par le Conseil), A42-WP/300 (présentée par le Kazakhstan), A42-WP/399 (présentée par la Chine), A42-WP/519 révision n° 1 (présentée par la Chine), A42-WP/538 (présentée par la République-Unie de Tanzanie), A42-WP/606 révision n° 1 (présentée par la République de Corée) et A42-WP/634 (présentée par les Bahamas).

28.2 La note A42-WP/9, présentée par le Conseil, contient des informations sur les travaux juridiques de l'Organisation, notamment sur les activités en cours de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) et le soutien apporté au Conseil et à ses comités permanents. Une délégation a souligné que les ressources dont dispose la LEB risquent d'être insuffisantes si des éléments sont ajoutés au programme de travail du Comité juridique. Les délégations qui ont pris la parole se sont déclarées satisfaites du travail accompli par la LEB, le Comité juridique et ses groupes de travail et équipes spéciales, et ont apporté leur appui à cet égard.

28.3 S'agissant du point 1 « Processus et procédures permettant aux États de remplir leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago », le Directeur de la LEB a souligné que depuis la 41e session de l'Assemblée (tenue à Montréal du 27 septembre au 7 octobre 2022), les travaux avaient progressé dans le cadre des réunions de l'Équipe spéciale sur l'article 12 et de ses sous-groupes. L'Équipe spéciale a examiné une étude juridique sur la mise en œuvre de l'article 12 et a entrepris l'élaboration d'un outil en ligne pour faciliter les échanges d'informations entre les États. La Commission a également été informée qu'en juin 2025, l'Équipe spéciale avait eu des échanges avec la Commission de navigation aérienne de l'OACI sur les règles relatives au vol et à la manœuvre des aéronefs. Les sous-groupes tiendront d'autres réunions avant de participer à une plénière au début de l'année prochaine et de faire rapport à la prochaine session du Comité juridique.

28.4 Une délégation a réitéré l'importance de conclure les travaux sur ce point en vue de la prochaine session du Comité juridique. Elle a en outre souligné qu'il ressort de l'étude juridique communiquée à tous les États contractants et à certaines organisations internationales que les États souhaitaient vivement que soit élaboré un outil facilitant l'échange d'informations et la prise de mesures en temps utile.

28.5 Pour résumer, le Président a indiqué que la Commission avait pris acte des progrès réalisés par l'Équipe spéciale sur l'article 12 depuis la 41e session de l'Assemblée et des travaux en cours. La Commission a également pris note que l'Équipe spéciale comptait présenter un rapport final sur ce point à la prochaine session du Comité juridique.

28.6 La Commission a été informée qu'à sa 39e session (Montréal, 25-28 juin 2025), le Comité juridique avait décidé d'inclure dans son programme de travail général l'« examen du rôle de la Commission technique internationale des explosifs dans le cadre de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* ». Afin que les travaux sur ce point progressent de manière souple et rapide, un rapporteur[1] a été chargé, en mai 2025, d'examiner le rôle de la Commission technique internationale des explosifs créée en vertu de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, faite à Montréal le 1er mars 1991, en vue de recenser des

[1] M. Alejandro José Piera Valdés.

solutions possibles pour la redéfinition de son mandat ou à défaut s'il conviendrait de la dissoudre au motif qu'elle a rempli son mandat.

28.7 Pour aider la Commission dans ses délibérations, le rapporteur a été invité par le Président à informer la Commission de l'état d'avancement et des grandes lignes du rapport préliminaire publié sur le site web de la 42e session de l'Assemblée de l'OACI. Il a exposé certaines des principales difficultés auxquelles se heurtait la Convention, notamment l'absence de dispositions permettant de l'amender. En outre, pour redéfinir le rôle de la Commission technique internationale des explosifs ou mettre fin à ses activités, il faut procéder à une évaluation hautement technique et spécialisée qui va au-delà des compétences juridiques. Le rapporteur a indiqué que quatre solutions pouvaient être envisagées eu égard au rôle de cette commission : mettre fin à ses activités en vertu d'une décision du Conseil, convoquer une conférence des États parties à la Convention, apporter un amendement formel à la Convention en suivant la procédure usuelle de l'OACI à cette fin, ou faire adopter une résolution interprétative par l'Assemblée.

28.8 La Présidente du Comité juridique s'est félicitée du rapport préliminaire solide présenté par le rapporteur et a proposé de créer un groupe des amis de la Présidente ou un groupe similaire qui serait chargé d'examiner la version définitive du rapport, en vue de faire rapport à cet égard à la prochaine session du Comité juridique.

28.9 Nombre de délégations ont fait part de leur satisfaction à l'égard des travaux du rapporteur et ont appuyé la proposition de la Présidente du Comité juridique visant à faire avancer les travaux sur ce point. Une délégation a fait observer que deux des solutions concernant la cessation des activités de la Commission technique internationale des explosifs étaient du ressort de la créativité interprétative et n'étaient pas expressément prévues dans la Convention. Elle était également d'avis que la procédure suivie par l'OACI pour modifier les traités n'était peut-être pas plus longue que la convocation d'une conférence des parties. Par ailleurs, la délégation a souligné que dans le rapport du rapporteur, il était indiqué qu'avant d'exercer l'un ou l'autre des solutions, il serait prudent que le Conseil obtienne des conclusions faisant autorité et s'appuyant sur des justifications techniques à l'effet que le maintien des fonctions de la Commission technique internationale des explosifs n'est plus justifié, et prenne en considération les conséquences pratiques de mettre fin aux activités de la Commission. On pourrait envisager d'amender la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* afin de prévoir plus de souplesse en ce qui concerne les fonctions de la Commission et les pouvoirs du Conseil relativement à la Commission.

28.10 En résumé, la Présidente a félicité le rapporteur pour la qualité de son travail et a noté que la Commission avait pris acte de l'état d'avancement des travaux sur ce point et des mesures proposées par la Présidente du Comité juridique pour qu'ils progressent. La Commission a également reconnu la nécessité d'adopter la solution la plus souple, susceptible de faire avancer le plus rapidement possible l'examen du rôle de la Commission technique internationale des explosifs.

28.11 En ce qui concerne le point 3 « Aspects juridiques internationaux de l'exploitation des aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile », la République du Kazakhstan a présenté la note A42-WP/300, qui attire l'attention sur l'harmonisation des législations en matière de responsabilité aérienne dans le domaine du vol autonome découlant de l'émergence du transport aérien commercial sans pilote et exploité par l'IA et propose la création d'un groupe d'étude juridique sur la responsabilité de l'aviation autonome au sein du Comité juridique de l'OACI. Le Secrétariat s'est félicité de la note de travail et, notant que les questions importantes qui y sont abordées pourraient être traitées au titre du point existant du programme des travaux relatifs aux aéronefs non habités (sans pilote), il a proposé que la note de travail soit renvoyée au Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) pour examen.

28.12 De nombreuses délégations qui ont pris la parole se sont félicitées de la note A42-WP/300 et la grande majorité a affirmé l'importance des questions abordées dans la note de travail et a exprimé son soutien à l'examen de la question dans le cadre des travaux juridiques en cours du Secrétariat relatifs aux aéronefs sans pilote menés par le SSG-LIPA. Une délégation a proposé que ces questions soient également examinées lors du prochain Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF/4). Une délégation a soulevé la question d'examiner les traités de droit aérien pénal en plus de la responsabilité civile. Toutefois, une autre délégation a estimé qu'il était trop tôt pour supposer que le vol autonome bénéficierait de l'harmonisation des législations sur la responsabilité de l'aviation et que cette technologie et les régimes nationaux de responsabilité pertinents avaient besoin de temps pour mûrir avant de pouvoir déterminer si l'harmonisation internationale constitue ou non la solution appropriée à cet égard.

28.13 Après avoir résumé les débats, le Président a souligné que les États mesuraient l'importance des questions soulevées dans la note A42-WP/300 et a affirmé que les délégations qui se sont exprimées semblaient largement appuyer le renvoi de la note au Groupe d'étude du Secrétariat existant pour un examen plus approfondi.

28.14 En ce qui concerne le point 4 du programme des travaux de la Commission juridique, intitulé « Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international », la note A42-WP/55, présentée par le Conseil, a rendu compte des travaux menés par le Secrétariat dans le domaine de la promotion des instruments de droit aérien international depuis la 41e session de l'Assemblée. Le Secrétariat a également informé la Commission des résultats de la troisième Cérémonie des traités de l'OACI, qui a donné lieu à 16 actions dépositaires, et il a indiqué que neuf ratifications supplémentaires étaient nécessaires pour l'entrée en vigueur du *Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 50 a)]* et du *Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 56]*, les deux signés à Montréal le 6 octobre 2016.

28.15 La note A42-WP/399, présentée par la Chine, a donné un aperçu de l'évolution historique et de l'état d'avancement de la ratification du *Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (dernier paragraphe, version arabe)* de 1995, du *Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale* de 1995, du *Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (dernier paragraphe, version chinoise)* de 1998 et du *Protocole concernant le texte authentique en six langues de la Convention relative à l'aviation civile internationale* de 1998. La note prie instamment les États de ratifier ces protocoles afin de mettre en vigueur les textes authentiques en arabe et en chinois de la Convention de Chicago, en mettant l'accent sur l'égalité des six langues officielles du système des Nations Unies et de l'OACI. La note A42-WP/519 révision n° 1, également présentée par la Chine, a décrit divers instruments de droit aérien international pertinents adoptés sous les auspices de l'OACI ainsi que le processus de ratification et les progrès accomplis par la Chine à l'égard de ces instruments, et a appelé les États qui n'ont pas encore ratifié ces instruments de droit, en particulier les Protocoles en langues arabe et chinoise portant amendement de la Convention de Chicago, d'accélérer leur processus de ratification.

28.16 Toutes les délégations qui ont pris la parole ont salué et appuyé les efforts déployés par l'Organisation et la LEB pour promouvoir la ratification des traités de droit aérien international et ont souligné l'importance de ces travaux. Il a également été reconnu que la promotion de la ratification sert la primauté du droit et s'aligne sur les objectifs stratégiques de l'OACI. L'importance d'assurer l'entrée en vigueur dès que possible du Protocole de 2016 portant amendement de l'article 50 (a) de la Convention de Chicago a été soulignée par une délégation. Une autre délégation a recommandé que les États qui ont ratifié des traités de droit aérien international mettent à la disposition d'autres États leur législation d'application et les spécialistes correspondants pour aider d'autres États en tant que de besoin.

28.17 Tout en soutenant l'objectif primordial de promouvoir l'unification par le biais de cadres conventionnels multilatéraux, une délégation a exprimé ses réserves sur le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signé à Montréal le 4 avril 2014, citant ses préoccupations concernant les limites des pouvoirs des agents de sûreté en vol comme un obstacle important à la ratification.

28.18 Le Président a conclu que la Commission juridique appuyait les mesures de suivi figurant dans les notes A42-WP/55, A42-WP/399 et WP/519 révision nº 1 et mesuré l'importance de poursuivre les efforts visant à promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international.

28.19 En ce qui concerne le point 5 du programme des travaux du Comité juridique intitulé « Actes ou infractions intéressant la communauté de l'aviation internationale, y compris les cybermenaces, qui ne sont peut-être pas couverts de manière adéquate par les instruments existants de droit aérien », la Commission a noté le calendrier du lancement de l'étude juridique sur la mise en œuvre par les États des instruments de droit aérien international dans les cadres juridiques nationaux relatifs à la cybersécurité, qui doit être examinée afin de déterminer si l'étude peut faire partie d'une enquête multidisciplinaire plus large sur la cybersécurité.

28.20 En ce qui concerne le point 6 intitulé « Étude des questions de droit international relatives aux systèmes et services satellitaires mondiaux à l'appui de la navigation aérienne internationale », la Commission a pris note de la proposition du Secrétariat d'entreprendre une enquête auprès de tous les États membres de l'OACI et de certaines organisations internationales en vue d'évaluer leurs besoins à cet égard.

28.21 En ce qui concerne le point 7 « Transport aérien international et lois de protection des données », la Commission a pris note des travaux entrepris dans ce domaine. Elle a notamment pris acte de la création du Groupe d'étude du Secrétariat sur les interactions entre le transport aérien international et les lois sur la protection des données (SSG-DPL), qui s'est réuni à deux reprises à ce jour et a souligné l'importance de la coordination avec l'Équipe spéciale du PNR déjà établie. La Commission a en outre noté qu'une enquête ciblée avait été diffusée dans le but de recenser les types des données collectées, traitées et transférées en vertu des législations nationales, et de cerner les principales difficultés rencontrées dans ce domaine.

28.22 S'agissant du point 8 intitulé « Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends », il est indiqué dans le document A42-WP/9 que, comme suite à l'achèvement des travaux du Groupe de travail sur l'examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends (WG-RRSD) et à la recommandation de la 39e session du Comité juridique, le Conseil a approuvé, le 4 novembre 2024, une série de révisions du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782) ainsi qu'une liste non exhaustive des sujets qu'il pourrait traiter dans des instructions de procédures ou dans des lignes directrices. Étant donné que les travaux sur ce point sont maintenant achevés pour l'essentiel, le Secrétariat a invité la Commission à examiner s'il y avait lieu ou non de retirer ce point du programme des travaux du Comité juridique.

28.23 Deux délégations se sont déclarées favorables à la proposition de supprimer ce point du programme des travaux du Comité juridique, notant que les travaux sur ce point étaient pour l'essentiel achevés. Une délégation a suggéré que ce point soit maintenu au programme des travaux compte tenu du nombre croissant de différends dont le Conseil était actuellement saisi au titre de l'article 84 de la Convention de Chicago. Le Président a alors demandé aux États qui n'approuvaient pas la suppression de ce point du programme des travaux du Comité juridique de prendre la parole, mais n'a pas obtenu de réponse. Résumant le débat, le Président a conclu que la majorité des délégations appuyaient la proposition de retirer ce point du programme des travaux du Comité juridique, considérant que les travaux sur ce point

étaient maintenant achevés pour l'essentiel, le Conseil ayant adopté une série de révisions du *Règlement pour la solution des différends* le 4 novembre 2024.

28.24 La Commission a examiné la proposition d'une délégation tendant à inscrire au programme des travaux du Comité juridique un examen juridique de l'analyse achevée par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de l'application de l'article 15 de la Convention de Chicago. Il a été noté que l'analyse du Groupe d'experts portait sur des projets d'éléments indicatifs et une lettre aux États à ce sujet, qui devaient maintenant être examinés par des juristes conformément à la décision prise par l'Assemblée à sa 41e session. Plusieurs délégations ont souligné qu'il importait de traiter cet examen comme une priorité et de l'achever rapidement, de préférence en 2026, diverses délégations approuvant la décision prudente de faire examiner les projets de lettre aux États et d'éléments indicatifs connexes par des juristes. Le Secrétariat a rappelé que les travaux portaient entre autres sur des questions d'interprétation juridique de la Convention de Chicago et ne pouvaient être entrepris par la seule LEB, considérant que le mandat du Comité juridique couvrait l'interprétation des dispositions de la Convention de Chicago. Il a été noté que l'échéance fixée pour l'achèvement des travaux était 2026 mais qu'il pourrait être nécessaire de garder une certaine latitude eu égard au calendrier, selon les dates choisies pour la prochaine session du Comité juridique. Le Président a observé que ce nouveau point pourrait remplacer le point relatif à l'Examen du Règlement pour la solution des différends, les travaux au titre de ce point ayant été pour leur plus grande partie achevés, sans que cela nuise à l'urgence et à la rapidité de son traitement. Résumant le débat, le Président a conclu que la Commission était favorable à l'inscription au programme des travaux d'un examen juridique de l'analyse achevée par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien de l'application de l'article 15, l'impératif de priorité et d'achèvement à courte échéance faisant consensus, et acceptait sa proposition d'inscrire cet examen en tant que point 8 au programme des travaux du Comité juridique.

28.25 La Commission a pris acte des notes d'information A42-WP/538, A42-WP/606 révision n° 1 et A42-WP/638, présentées respectivement par la République-Unie de Tanzanie, la République de Corée et les Bahamas, dans lesquelles figuraient des dispositions relatives à l'organisation de la troisième édition de l'Atelier de l'OACI sur le droit aérien international à Dar es-Salaam (du 4 au 6 novembre 2025), du Séminaire juridique de l'OACI en République de Corée (2027) et de la quatrième édition du Forum des conseillers juridiques en aviation civile de l'OACI (CALAF/4) aux Bahamas (du 27 au 29 mai 2026). La Commission a exprimé sa gratitude à la République-Unie de Tanzanie, à la République de Corée et aux Bahamas d'accueillir ces manifestations, et encouragé tous les États membres à y participer.

Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

28.26 Dans la note de travail A42-WP/8, la Commission a été invitée à approuver des propositions d'amendement de la résolution A41-4 de l'Assemblée, sous la forme de modifications des appendices A, C, D et G, et d'un nouvel appendice H. Faisant référence à sa note de travail A42-WP/256 révision n° 1, une délégation a proposé que des amendements soient apportés à l'appendice A en raison de la teneur de cette note. Notant que la note de travail a déjà été soumise à l'examen du Comité exécutif, il a été convenu que la question ne devrait être traitée que par un seul organe subsidiaire. Concernant la version anglaise de l'appendice A, une autre délégation a proposé de remplacer le libellé « foster » par « fostering » à l'avant-dernier paragraphe. Sur ce point, il a été convenu que les modifications de forme suggérées seraient traitées au moment de l'examen du rapport de la Commission.

28.27 Après l'examen de ce point, la Commission est convenue de recommander à la Plénière d'adopter la résolution suivante :

Résolution 28/1 : 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 42e 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 A41-4.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que le développement futur de 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 représenter une menace pour la sécurité générale,

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

Considérant que l'acceptation universelle des instruments du droit aérien international et le respect par les États membres des obligations qui leur incombent en vertu de ces instruments contribueront à l'amélioration du cadre du droit aérien international,

Considérant qu'il est impératif que le cadre juridique de l'aviation civile internationale reste réactif, robuste et adapté à l'objectif en répondant aux besoins, aux possibilités et aux défis nouveaux et émergents,

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,

Reconnaît que le renforcement du cadre du droit aérien international peut être réalisé par l'acceptation et l'application universelles par les États membres des traités relatifs au droit aérien international,

Considère que suivre le rythme de faits nouveaux ayant une incidence sur le droit aérien international, en analysant et en prenant en compte les besoins, les possibilités et les défis nouveaux et émergents, peut contribuer à favoriser l'adoption d'un cadre juridique plus réactif et plus adaptable pour le secteur de

l'aviation, permettant ainsi à l'Organisation de rester à l'avant-garde de l'évolution de l'aviation civile internationale,

Invite tous les États membres à continuer de soutenir financièrement les activités juridiques de l'aviation de l'Organisation grâce à des contributions volontaires sous la forme de ressources humaines et financières, autres que celles prévues au budget ordinaire.

APPENDICE B

Procédure d'approbation des projets de conventions sur le 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 A41-4, 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 modifient les articles 50, alinéa a) et 56 adoptés en 2016, et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois, adoptés respectivement en 1995 et 1998), 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,

Considérant 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 de ces amendements qui ne sont pas encore en vigueur,

Notant la nécessité d'accélérer la ratification et l'entrée en vigueur des instruments de droit aérien international 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 de droit aérien international 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, adoptés respectivement en 1995 et 1998, 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, la Convention du Cap et le Protocole du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal de 2009, la Convention et le Protocole de Beijing de 2010, le Protocole de Montréal de 2014 et les Protocoles concernant le texte authentique quinquélingue (1995) 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 du cours sur le droit aérien 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,

Charge le Conseil et le Secrétaire général de prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement et la diffusion des connaissances dans le domaine du droit aérien partout dans le monde,

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 (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,

Considérant les implications de ces incidents pour la sécurité des aéronefs, 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,

Constatant 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 portant amendement de 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 la publication du Doc 10117 de l'OACI – *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou 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 des aéronefs 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 *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou 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 indiqués 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,

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

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

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

1) agression ou menace physique de commettre une telle agression contre un membre d'équipage ;

2) intimidation ou menace 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 ;

3) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins de :

   a) protéger la sécurité de l'aéronef, de toutes personnes ou de tout bien se trouvant à bord ; ou

   b) 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

1) Commet une infraction toute personne qui accomplit à bord d'un aéronef 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, 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

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

1) fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs 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.

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 treizième Conférence de navigation aérienne de 2018 a examiné l'état des technologies actuelles et futures en matière de système mondial de navigation aérienne.

1. *Reconnaît* l'importance du sixième point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale », 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 tenir compte de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;

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).

APPENDICE G

Renforcement de la capacité et de l'efficacité des États pour la mise en œuvre des traités de droit aérien et l'actualisation des lois et règlements nationaux

L'Assemblée,

Rappelant le rôle important que joue le droit (en particulier le droit aérien) pour aider l'OACI à atteindre ses buts et ses objectifs, et lui permettre ainsi qu'à ses États membres et au secteur de l'aviation, de réagir efficacement face aux occasions, aux menaces et aux défis nouveaux et émergents concernant le développement de l'aviation civile internationale,

Notant que les États membres doivent veiller à ce que des lois et des règlements appropriés soient élaborés pour mettre en œuvre la Convention de Chicago, les instruments de droit aérien pertinents et les dispositions de l'OACI, et appliqués conformément à cette convention, ces instruments et ces dispositions,

Affirmant que les conseillers juridiques en aviation civile et les praticiens du droit aérien jouent un rôle important en aidant leurs États et leurs organisations à appliquer les traités de droit aérien ainsi qu'à élaborer et à actualiser leurs lois et réglementations nationales afin de donner effet aux politiques nationales et aux exigences réglementaires et de promouvoir le respect des principes de droit,

Considérant que les conseillers juridiques doivent constamment actualiser et améliorer leurs compétences, leurs capacités et leurs aptitudes pour s'acquitter efficacement de leurs responsabilités,

Se félicitant de la tenue du Forum des conseillers juridiques en aviation civile, organisé par l'OACI et accueilli par les États membres, forum qui permet aux conseillers juridiques, notamment ceux travaillant pour des organisations qui règlementent l'aviation civile, de partager et d'échanger des points de vue sur des questions d'actualité présentant un intérêt pour la communauté aéronautique internationale, et sur le renforcement de leur soutien à leurs organisations et à leurs États.

1. *Encourage* les États membres qui ne l'ont pas encore fait à créer des postes spécialisés de conseillers juridiques internes dans leurs administrations de l'aviation civile ;

2. *Encourage* les États membres à utiliser les séminaires et ateliers de l'OACI, les cours de l'OACI dans le domaine du droit aérien et d'autres événements analogues pour la formation et le perfectionnement continus de leurs conseillers juridiques et à envisager d'organiser de temps en temps de tels événements dans leurs États et leurs régions ;

3. *Invite* les États membres à soutenir l'initiative du Forum des conseillers juridiques en aviation civile et à envisager d'accueillir des réunions ultérieures de ce forum, ainsi qu'à encourager et à aider leurs conseillers juridiques à participer et à contribuer audit forum ;

4. *Demande* au Secrétaire général d'aider les États membres à acquérir et à tenir à jour les compétences appropriées des conseillers juridiques en aviation civile, notamment en élaborant un cadre de compétences permettant de renforcer leur rôle ;

5. *Prie instamment* les États membres de soutenir les travaux de l'OACI dans le domaine juridique en encourageant leurs conseillers juridiques à participer activement aux travaux du Comité juridique, des sous-comités et équipes spéciales, des groupes d'experts, des groupes de travail et des autres organes similaires créés pour examiner les questions de droit aérien et élaborer des solutions juridiques.

APPENDICE H

Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que l'article 83 de la Convention de Chicago prévoit que les États contractants enregistrent leurs accords et arrangements aéronautiques auprès du Conseil,

Considérant que l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques est régi par les *Règles d'enregistrement auprès de l'OACI des accords et arrangements aéronautiques* (Doc 6685 de l'OACI), qui sont adoptées par le Conseil et mises à jour régulièrement,

Considérant que l'OACI a lancé en 2020 le site web de l'OACI consacré aux accords et arrangements aéronautiques (WAGMAR), qui facilite l'auto-enregistrement par les États contractants des accords et arrangements aéronautiques.

1. *Demande* aux États contractants de soumettre à l'enregistrement auprès du Conseil leurs accords et arrangements aéronautiques conformément à l'article 83 de la Convention de Chicago ;

2. *Invite* les États contractants à utiliser la plateforme WAGMAR pour l'enregistrement de leurs accords et arrangements aéronautiques.

Point 29 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

29.1 La Commission a examiné la note A42-WP/90, présentée par l'Afrique du Sud, qui rappelle les résolutions antérieures de l'Assemblée relatives à la mise en œuvre de systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), et l'importance d'élaborer des orientations portant sur la mise au point et l'application d'un mécanisme juridique mondial pour les GNSS. Tout en notant l'évolution des systèmes ATM depuis que les résolutions ont été adoptées, la note met en évidence des évolutions qui appellent à une surveillance continue du paysage opérationnel de l'aviation, telles que les effets potentiels de la rentrée d'objets spatiaux sur la navigation aérienne internationale et les opérations à haute altitude. Elle propose que des lots de travail essentiels soient attribués aux groupes d'experts, comités et groupes de travail compétents de l'OACI, et suggère que le Comité juridique soit chargé de créer une matrice des risques sur les aspects examinés et considérés comme ayant été traités au titre de la Convention de Chicago et des SARP/PANS connexes, pour examen par les États. À l'invitation du Président, le Secrétariat a estimé que les éléments de la note A42-WP/90 relatifs aux effets de la rentrée d'objets spatiaux sur les opérations à haute altitude n'étaient pas liés au point existant du programme des travaux, mais relevaient de différents axes de travail techniques, comme l'avait confirmé la 14e Conférence de navigation aérienne. Le Président a donc demandé des éclaircissements sur la question de savoir si la note A42-WP/90 visait à ajouter un point au programme des travaux. La délégation de l'Afrique du Sud a précisé que cela n'était pas le cas.

29.2 Plusieurs délégations qui ont pris la parole ont exprimé leur soutien à la note A42-WP/90, soulignant l'importance de bien cerner les risques et les lacunes en matière de couverture découlant du mécanisme juridique existant. Une délégation a souhaité renforcer plus avant la proposition en recommandant que le Comité juridique crée un groupe d'étude spécialisé sur les aspects juridiques des technologies spatiales émergentes. D'autres délégations qui ont pris la parole n'ont pas appuyé la note A42-WP/90 ni les points visés par la suite à donner qui y est proposée, notant la charge de travail supplémentaire que cela imposerait au Secrétariat et mettant en garde contre la nécessité d'éviter tout chevauchement avec les travaux techniques détaillés en cours dans d'autres instances. Tout en faisant observer que le Comité juridique n'était pas l'instance appropriée pour examiner les questions soulevées dans la note A42-WP/90, une délégation a estimé que la poursuite de la collaboration entre l'OACI le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies (UNOOSA) et les organismes nationaux compétents était mieux appropriée pour traiter des questions liées à l'utilisation sûre et durable de l'espace extra-atmosphérique. De l'avis de cette délégation, il n'est pas nécessaire à ce stade de charger le Comité juridique d'élaborer de nouveaux cadres. Plusieurs autres délégations qui n'appuyaient pas les mesures proposées dans la note A42-WP/90 ont souligné que les questions qui y étaient soulevées ne devraient pas être confondues avec le point existant du programme des travaux du Comité juridique relatif à l'Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services satellitaires mondiaux à l'appui des services internationaux de navigation aérienne, et que toute considération juridique devrait se fonder sur une compréhension technique plus claire.

29.3 Au regard des divergences de vues exprimées par les délégations, le Président de la Commission a conclu qu'en l'absence de majorité claire en faveur ou contre les mesures proposées dans la note A42-WP/90, il convenait de laisser au Comité juridique le soin de déterminer si les éléments couverts par ladite note s'inscriraient dans un cadre plus large du point existant du programme des travaux portant sur l'étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services satellitaires mondiaux à l'appui des services internationaux de navigation aérienne.

29.4 La Commission a examiné la note A42-WP/268, présentée par le Brésil et Oman avec l'appui de 19 États membres de la CLAC et parrainée par Singapour, qui soulignait l'importance de célébrer le 80e anniversaire de la Convention de Chicago. La note mettait en évidence les fondements posés par la Convention et la contribution essentielle des traités de droit aérien international à la réalisation d'un système

d'aviation civile sûr, intégré et durable reposant sur la coopération entre les États dans les domaines technique, économique et juridique. Une délégation a proposé d'ajouter au projet de résolution figurant dans l'appendice à la note de travail des paragraphes reconnaissant les apports de la Commission de navigation aérienne, du Comité du transport aérien et d'autres organes de l'OACI et invitant ces organes à assurer une coordination avec le Comité juridique et la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) pour faire en sorte que les implications juridiques soient examinées en parallèle avec les développements techniques. La Commission a reconnu l'importance du rôle du Comité juridique de l'OACI, et de son prédécesseur, le CITEJA, dans l'élaboration de projets de traité et le soutien des États dans l'application du droit aérien international, et elle a reconnu le rôle vital des conseillers juridiques nationaux dans la mise en œuvre de la Convention de Chicago et d'autres instruments de droit aérien international à l'échelon national, ainsi que la nécessité d'un renforcement de leurs compétences. Elle a aussi mis en lumière le soutien fourni par le Secrétariat de l'OACI, en particulier la LEB. La Commission a approuvé la résolution proposée concernant le 80e anniversaire de la Convention de Chicago, avec les modifications apportées durant les délibérations, qui rend hommage aux contributeurs du domaine juridique et exhorte à continuer d'appuyer le Comité juridique, le Secrétariat et les conseillers juridiques nationaux.

Résolution 29/1: Quatre-vingts ans d'histoire — Mise à l'honneur du patrimoine juridique de la Convention de Chicago

À l'occasion du 80e anniversaire de la Convention de Chicago, *l'Assemblée,*

Considérant que 2024 est l'année du 80e anniversaire de la Convention de Chicago et que l'OACI fait grand cas de l'état de droit et en favorise l'instauration dans l'aviation civile internationale,

Constatant que le Comité juridique a joué un rôle essentiel dans la rédaction et l'élaboration des traités de droit aérien et la promotion de leur ratification,

Constatant également que le Comité juridique a réalisé des études sur des questions clés du point de vue du droit aérien international et a participé à la mise en place d'un secteur de l'aviation civile résilient,

Constatant en outre que les États membres de l'OACI soutiennent les activités du Comité juridique en désignant des experts juridiques nationaux pour qu'ils participent aux travaux de nombreuses équipes spéciales, groupes d'étude et groupes de travail, et des autres instances chargées de la mise en œuvre du programme des travaux du Comité,

Mesurant le solide soutien fourni par le Secrétariat de l'OACI, en particulier la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, pour faciliter le déroulement des activités du Comité juridique et, ainsi, l'élaboration et la codification du droit aérien international,

Sachant aussi le rôle essentiel que les conseillers juridiques auprès des autorités de l'aviation civile jouent au niveau national en ce qui concerne l'application des principes et règles internationales consacrés par la Convention de Chicago, ainsi que la mise en conformité des réglementations nationales avec les dispositions de la Convention et de ses Annexes,

Reconnaissant aussi les apports techniques et politiques essentiels d'autres organes et experts de l'OACI – notamment la Commission de navigation aérienne, le Comité du transport aérien, le Comité de la protection de l'environnement en aviation et les groupes d'experts,

Résolue à faire en sorte que les travaux se poursuivent dans le domaine du droit afin de répondre aux besoins actuels et de faire respecter la primauté du droit dans le secteur de l'aviation civile,

1. *Rend* hommage aux différents intervenants qui ont à cœur de fortifier le versant juridique de l'aviation civile ;

2. *Insiste* sur la contribution essentielle des activités du Comité juridique de l'OACI au développement du secteur de l'aviation civile ;

3. *Mesure* le soutien considérable fourni par le Secrétariat de l'OACI, en particulier la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, au Comité juridique ;

4. *Prend note* des précieuses contributions que fournissent les États membres lorsqu'ils désignent des experts juridiques nationaux pour participer aux travaux du Comité juridique ;

5. *Souligne* le rôle important joué par les conseillers juridiques des autorités de l'aviation civile au niveau national ;

6. *Réaffirme* qu'il importe de soutenir les activités du Comité juridique portant sur l'examen des questions nouvelles et émergentes touchant le droit aérien, ainsi que la promotion de la conception, la codification et la mise en œuvre du droit aérien international ;

7. *Invite* tous les États membres à maintenir leur soutien actif aux activités du Comité juridique et des groupes relevant du Comité en vue de la mise en œuvre de son programme des travaux ;

8. *Invite* les organes et les groupes d'experts techniques de l'OACI à continuer activement à : a) à déterminer les questions qui nécessitent une analyse juridique dès le début des travaux techniques ; et b) à assurer une coordination avec le Comité juridique et la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures pour faire en sorte que les implications juridiques soient examinées en parallèle avec les développements techniques ;

9. *Prie instamment* tous les États membres d'améliorer et d'actualiser continuellement les compétences et les capacités de leurs conseillers juridiques en matière d'aviation civile ;

10. *Invite* toutes les parties prenantes, notamment les organisations concernées de la communauté de l'aviation civile mondiale, à continuer de collaborer dans le cadre du Comité juridique de l'OACI en vue de poursuivre l'élaboration et la codification du droit aérien international au profit de toutes les nations et de tous les peuples du monde.

29.5 La Commission a examiné la note A42-WP/307, révision n° 1, présentée par la Jordanie au nom des États membres[2] de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC). La note expliquait le rôle crucial du pouvoir judiciaire dans l'application des règlements d'aviation civile, signalant l'importance pour les États de mettre en œuvre une législation appropriée qui correspond à leurs obligations liées aux traités internationaux et de former les juges afin de garantir les compétences nécessaires à l'application de cette législation, et demandait que des trousses iPack pertinentes soient préparées pour les organes judiciaires des États membres.

29.6 Tout en appuyant les efforts de renforcement des compétences judiciaires nécessaires, une délégation s'est dite préoccupée par le fait que les mesures de suivi proposées pourraient entraîner un travail

[2] Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

supplémentaire pour le Secrétariat, ce qui risque de détourner son attention des travaux sur les points actuels du programme de travail du Comité juridique.

29.7 En conclusion, le Président a pris note des informations fournies par le Secrétariat selon lesquelles une trousse iPack est en préparation sur l'amélioration des transferts transfrontières (XBT) d'aéronefs et les processus d'immatriculation afin de renforcer la sécurité et l'efficacité.

29.8 La Commission a examiné la note A42-WP/109, présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) et parrainée par le Kazakhstan, qui faisait valoir l'importance d'assurer la protection des tiers victimes et la nécessité d'une indemnisation juste et équitable. La note insistait aussi sur l'importance cruciale d'encourager les États à fournir à l'OACI des informations sur leurs assureurs et leurs exploitants aériens en vue de la collecte, du partage et de la mise en œuvre des meilleures pratiques.

29.9 La Commission a constaté que les États reconnaissaient dans une large mesure l'importance de cette question et s'est félicitée du travail accompli par l'ACVFFI. Elle a par ailleurs noté que l'examen des meilleures pratiques des compagnies d'assurance en matière d'aide aux victimes d'accidents d'aviation incombe au Groupe de travail sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Groupe d'experts de la facilitation). Toutes les délégations qui ont pris la parole ont jugé qu'une révision de la Convention de Montréal n'était pas nécessaire.

APPENDICE

LISTE DES NOTES DE TRAVAIL EXAMINÉES PAR LA COMMISSION JURIDIQUE

Numéro	Titre et Date
A42-WP/8 LE/1	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI DANS LE DOMAINE JURIDIQUE (16/5/2025)
A42-WP/9 LE/2	PROGRAMME DES TRAVAUX DE L'ORGANISATION DANS LE DOMAINE JURIDIQUE (14/7/2025)
A42-WP/55 LE/3	PROMOTION DE LA RATIFICATION DES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX DE DROIT AÉRIEN (2/7/2025)
A42-WP/90 LE/4	ÉTUDE DES QUESTIONS JURIDIQUES INTERNATIONALES RELATIVES AUX SYSTÈMES ET SERVICES MONDIAUX PAR SATELLITE A L'APPUI DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE (24/7/2025)
A42-WP/109 LE/5	INDEMNISATION : MEILLEURES PRATIQUES DES COMPAGNIES D'ASSURANCE EN MATIÈRE D'ASSISTANCE AUX VICTIMES (7/7/2025)
A42-WP/268 LE/6	80 ANS D'HISTOIRE : MISE À L'HONNEUR DU PATRIMOINE JURIDIQUE DE LA CONVENTION DE CHICAGO (29/7/2025)
A42-WP/300 LE/7	HARMONISATION DES LOIS SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE APPLIQUÉE À L'AVIATION À L'ÈRE DU VOL AUTONOME : DÉFINITION DE LA RESPONSABILITÉ DANS LES VOLS EXPLOITÉS PAR INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET LE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL NON HABITÉ (29/7/2025)
A42-WP/307 LE/8	LE RÔLE DE L'APPAREIL JUDICIAIRE DANS L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS DE L'AVIATION CIVILE (29/7/2025)
A42-WP/307 Révision nº1 LE/8	LE RÔLE DE L'APPAREIL JUDICIAIRE DANS L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS DE L'AVIATION CIVILE (15/9/2025)
A42-WP/399 LE/9	PROMOUVOIR LES PROTOCOLES CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUINQUÉLINGUE ET LE TEXTE AUTHENTIQUE EN SIX LANGUES DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (28/7/2025)
A42-WP/519 LE/10	PROMOTION DE LA RATIFICATION D'INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL (28/7/2025)
A42-WP/519 Révision nº1 LE/10	PROMOTION DE LA RATIFICATION D'INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL (15/9/2025)
A42-WP/538 LE/11	ARRANGEMENTS FOR THE THIRD EDITION OF THE ICAO INTERNATIONAL AIR LAW WORKSHOP (3/9/2025) ****Note d'information*

Numéro	Titre et Date
A42-WP/606 LE/12	PROPOSAL FOR ICAO LEGAL SEMINAR IN 2027 (17/9/2025) **Note d'information*
A42-WP/606 Révision nº1 LE/12	PROPOSAL FOR ICAO LEGAL SEMINAR IN 2027 (19/9/2025) **Note d'information*
A42-WP/634 LE/13	ARRANGEMENTS FOR THE FOURTH EDITION OF THE ICAO CIVIL AVIATION LEGAL ADVISERS FORUM (18/9/2025) * *Note d'information*
A42-WP/662 LE/14	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 28 DE L'ORDRE DU JOUR (26/9/2025)
A42-WP/663 LE/15	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 29 DE L'ORDRE DU JOUR (26/9/2025)
A42-WP/664 LE/16	PROJET DE TEXTE POUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » DU RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE (25/9/2025)
A42-WP/664 Révision nº.1 LE/16	PROJET DE TEXTE POUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » DU RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE (26/9/2025)

— FIN —

ISBN 978-92-858-0333-9