



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

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

EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI DANS LE DOMAINE JURIDIQUE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	
La présente note propose des modifications à apporter à la résolution A41-4 de l'Assemblée, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique</i> .	
Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la résolution modifiée figurant dans l' appendice .	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique – La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements relatifs à l'aviation internationale permettent de relever tous les défis.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028 de l'OACI.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i>

1. CONTEXTE

1.1 La présente note propose des modifications de forme à apporter à la résolution A41-4 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique*, et plus particulièrement à ses appendices A, C, D et G, et propose également l'ajout d'un appendice H.

1.2 Pour l'appendice A, il est proposé d'ajouter du texte qui refléterait l'objectif stratégique E, « La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements relatifs à l'aviation internationale permettent de relever tous les défis » du Plan stratégique 2026-2050 et du Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI.

1.3 Pour l'appendice C sur la ratification des instruments internationaux de l'OACI, il est proposé d'apporter des modifications rédactionnelles pour tenir compte du fait que l'appendice s'applique aux instruments internationaux de « droit aérien » et de corriger le titre abrégé de la Convention de Montréal de 1999.

1.4 Quant aux appendices D et G, il est proposé d'élargir leur champ d'application en faisant référence de manière générale aux « cours de l'OACI dans le domaine du droit aérien » compte tenu de l'introduction de cours supplémentaires et d'actualiser le texte afin de mentionner les éditions suivantes du Forum des conseillers juridiques de l'aviation civile depuis son inauguration en 2019.

1.5 Il est proposé d'ajouter un nouvel appendice, H, intitulé « Enregistrement auprès de l'OACI des accords et arrangements relatifs à l'aviation civile internationale » afin d'encourager les États contractants à utiliser le site web des accords et arrangements relatifs à l'aviation civile internationale (WAGMAR) pour l'enregistrement de leurs accords et arrangements, conformément à l'article 83 de la Convention de Chicago.

2. CONCLUSION

2.1 L'Assemblée est invitée à adopter les modifications apportées à la résolution A41-4 de l'Assemblée telles qu'elles apparaissent dans l'**appendice**.

— — — — —

APPENDICE

~~A41-4~~A42-xx : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique de l'Organisation dans le domaine juridique afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés :

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique à jour tels qu'ils existent à la clôture de la ~~41^e~~-42^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de continuer d'adopter, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A40-28~~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 ~~A40-28~~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 en 2017 du cours sur le droit aérien international de l'OACI dont l'objectif est de permettre aux représentants d'autorités de l'aviation civile, d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne d'appuyer leurs organisations dans la mise en œuvre du droit aérien,

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

Commets 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 ~~premier~~ Forum des conseillers juridiques en aviation civile, organisé par l'OACI et accueilli par ~~Singapour en mai 2019~~ les États membres, forum qui ~~a permis~~ permet aux conseillers juridiques, notamment ceux travaillant pour des organisations qui réglementent 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 international et d'autres événements analogues pour la formation et le perfectionnement continu 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.

— FIN —