



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

PROGRAMME DES TRAVAUX DE L'ORGANISATION DANS LE DOMAINE JURIDIQUE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

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

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

<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, et appuient d'autres objectifs stratégiques, catalyseurs hautement prioritaires et catalyseurs de soutien recensés dans le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI.
<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>	C-WP/15639 C-DEC 233/6 Doc 7669, Comité juridique (Constitution – Procédure d'approbation des projets de conventions – Règlement intérieur)

1. INTRODUCTION

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

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

2.1 À la suite de la décision qu'a prise le Conseil en novembre 2023, à sa 230^e session, d'accepter la compétence du Tribunal du contentieux administratif des Nations Unies (UNDT) pour les recours intéressant le personnel, le Secrétariat a revu son cadre réglementaire en vue de faciliter la réforme de la Commission de recours, soit le système interne de l'OACI, au terme de laquelle l'Organisation pourra accéder à la compétence de l'UNDT, dont l'administration et le fonctionnement relèvent du Bureau de l'administration de la justice (BAJ). Afin de respecter l'accord d'adhésion à l'UNDT, il a fallu modifier les articles X et XI du Code du personnel de l'OACI ainsi que plusieurs dispositions des Règles administratives. Il est prévu que l'UNDT soit saisi des affaires de l'OACI à partir du dernier trimestre de 2025. L'Organisation a aussi indiqué son intention de faciliter l'accès des fonctionnaires au mécanisme de soutien offert par le Bureau de l'aide juridique au personnel de l'ONU (OSLA).

3. PROGRAMME DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE

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

3.2 À sa 41^e session, l'Assemblée a confirmé le programme général des travaux ci-après du Comité juridique, dont les points sont rangés par ordre de priorité, comme suit : Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends ; Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote à bord) et de leur intégration dans l'aviation civile ; Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago ; Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants ; Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ; Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale ; Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts ; et Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago.

4. 39^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE (25-28 JUIN 2024)

4.1 Les points du programme des travaux tel qu'arrêté à l'ouverture de la 39^e session du Comité juridique ont fait l'objet des délibérations et décisions ci-après.

4.1.1 En ce qui concerne le point « Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends », le Comité a examiné le rapport final du Groupe de travail sur l'examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends (WG-RRSD). Il a recommandé pour examen au Conseil une série de révisions dudit règlement ainsi qu'une liste non exhaustive des sujets qui pourraient être traités dans des instructions de procédures. Étant donné que le WG-RRSD a terminé ses travaux, le Comité a décidé d'attribuer la priorité la plus faible à ce point de son programme des travaux.

4.1.2 Concernant le point intitulé « Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote à bord) et de leur intégration dans l'aviation civile », le Comité a pris note de l'avancement des travaux du Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA). Un certain nombre de délégations ont salué le Groupe d'étude pour son travail et bon nombre d'entre elles ont indiqué qu'elles étaient disposées à faire part de l'expérience de leurs États respectifs en ce qui concerne l'élaboration de réglementations nationales relatives aux aéronefs sans pilote, y compris, dans certains cas, de cadres de responsabilité civile et d'assurance. Le Comité a attribué à ce point la priorité numéro trois.

4.1.3 S'agissant du point intitulé « Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago », le Comité a pris note des progrès accomplis par l'Équipe spéciale sur l'article 12, notamment la création de sous-groupes chargés d'étudier le champ d'application de l'article 12 et les questions juridiques connexes (Sous-groupe sur l'examen du champ d'application – SSG) et d'envisager la mise au point d'un outil en ligne pour l'échange d'informations entre les États concernant l'article 12 (Sous-groupe des outils – STG). Le Comité a en outre noté qu'une enquête juridique visant à mieux comprendre l'état d'avancement de la mise en œuvre, les défis et les besoins des États concernant l'article 12 a été achevée en mai 2023. Il a attribué la priorité la plus élevée à ce point, en espérant que l'Équipe spéciale sur l'article 12 terminerait ses travaux de préférence avant la prochaine session du Comité juridique.

4.1.4 Le Comité a été informé des travaux les plus récents concernant le point intitulé « Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants ». Concernant la poursuite des travaux sur la question de savoir si le cadre de droit aérien international en vigueur est approprié pour faire face aux cyberattaques contre l'aviation civile, le Comité a indiqué qu'un questionnaire d'enquête juridique serait distribué afin de recueillir des informations sur la transposition par les États des dispositions pertinentes des instruments de droit aérien international dans leur législation nationale. Il a attribué à ce point la priorité numéro cinq.

4.1.5 Pour ce qui est du point intitulé « Promotion de la ratification d'instruments de droit aérien international », le Comité a pris acte des activités que mène actuellement le Secrétariat pour promouvoir six grands traités de droit aérien international*, du succès de la deuxième cérémonie des traités de l'OACI tenue lors de la 41^e session de l'Assemblée, de la deuxième édition du Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF), tenu en février 2023 à Oman, et d'autres activités destinées à promouvoir la ratification de traités de droit aérien international, comme les deux séminaires juridiques de l'OACI organisés par la République de Corée en avril 2022 et avril 2024. Le Comité a aussi pris note de la transmission d'une lettre aux États en mai 2024 en vue de la commémoration du dixième anniversaire de l'adoption du Protocole de Montréal de 2014. Il a placé ce point au rang quatre de ses priorités, appuyant ainsi résolument le travail effectué par le Secrétariat afin de promouvoir la ratification des traités de droit aérien international et les efforts des États pour accueillir des ateliers sur la ratification, des séminaires juridiques et des cours de droit aérien international dans leurs régions.

4.1.6 En ce qui concerne le point intitulé « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale », le Comité a noté que, lors de la 41^e session de l'Assemblée, le Secrétariat a rendu compte de l'évolution des travaux menés par l'Organisation sur cette question depuis qu'elle a été inscrite au programme des travaux du Comité juridique, il y a plus de 30 ans, et qui se sont conclus par l'adoption de certaines résolutions de l'Assemblée†. Ayant pris note de la suggestion, très bien accueillie, de réexaminer

* Soit la Convention de Montréal de 1999, la Convention de Beijing de 2010, le Protocole de Beijing de 2010, le Protocole de Montréal de 2014 et les Protocoles de 2016 portant amendement des articles 50, alinéa a), et 56 de la Convention de Chicago.

† Résolutions A32-19, *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS*, A32-20, *Définition et*

les travaux antérieurs sur ce point et de la volonté du Secrétariat d'examiner des propositions concrètes venant des États sur d'autres travaux à mener, le Comité a décidé de laisser ce point au rang six des priorités de son programme des travaux.

4.1.7 En ce qui concerne le point intitulé « Prise en compte des conflits d'intérêts », le Comité a noté qu'un recueil actualisé des dispositions de l'OACI sur les conflits d'intérêts (*Orientations de l'OACI sur les conflits d'intérêts en aviation civile*) devrait être achevé en 2025. Compte tenu des éléments indicatifs existants et du fait que le Comité n'a pas demandé depuis très longtemps qu'un travail de fond sur ce point soit réalisé, le Comité a décidé de supprimer ce point de son programme général des travaux.

4.1.8 S'agissant du point intitulé « Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago », le Comité a noté que, à la suite de la recommandation de l'Équipe spéciale sur la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago, le Conseil, en mars 2022, a approuvé l'Amendement n° 7 de l'Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*. L'Amendement prévoyait l'inclusion d'un modèle de certificat de radiation des aéronefs. Vu qu'aucun autre travail en lien avec ce point n'était prévu, le Comité a décidé de supprimer ce point de son programme des travaux.

4.1.9 Le Comité a décidé d'ajouter un nouveau point au deuxième rang des priorités de son programme des travaux général, intitulé « 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 ». En effet, le Conseil avait décidé, en mars 2024, que ce rôle devait être réévalué à la lumière des avancées technologiques et des méthodes permettant de détecter plus efficacement les explosifs plastiques non marqués, et il avait décidé aussi de demander au Comité d'examiner la possibilité d'inclure dans son programme des travaux un point sur cette question. Le Comité a noté les options disponibles pour faire avancer les travaux sur cette question par le biais d'un sous-comité ou d'un rapporteur et d'une session extraordinaire du Comité juridique, et concurremment avec d'autres réunions ou conférences de l'OACI, et il a noté que le Secrétariat adopterait la solution la plus flexible et la plus rapide.

4.1.10 L'IATA a présenté au Comité une proposition visant à ajouter un point intitulé « Transport aérien international et lois de protection des données », faisant observer que les interactions entre le transport aérien international et les lois de protection des données entraînent des incohérences sur le plan juridique qui méritent d'être étudiées plus avant et qui appellent à une coopération plus étroite, et visant aussi à créer un groupe de travail multidisciplinaire sous l'égide du Comité juridique afin d'examiner cette question et d'élaborer des éléments indicatifs. Plusieurs délégations ont appuyé cette proposition, mais d'autres ont estimé que la protection des données relevait de la compétence nationale ou régionale et se sont demandé si le Comité juridique était le cadre le mieux adapté pour examiner cette question. Ces délégations ont proposé plutôt que le Conseil décide du cadre le plus approprié au sein de l'OACI pour ce point.

4.2 Le Comité juridique a envisagé de nouvelles mises à jour sur des points à propos desquels la Commission est invitée à consulter l'**appendice A**. Des informations sur d'autres questions d'ordre juridique sont présentées dans l'**appendice B**.

4.3 Compte tenu des considérations ci-dessus, le Comité a approuvé à l'unanimité le programme des travaux établi comme suit : Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago ; 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* ; Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non

établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS, et A40-28, appendice F, Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM).

habités (sans pilote à bord) et de leur intégration dans l'aviation civile ; Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ; Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants ; Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale ; Transport aérien international et lois de protection des données[‡] ; et Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends.

— — — — —

[‡] Le Comité juridique a demandé au Conseil de décider si ce point devait ou non être inscrit à son programme des travaux ; le Conseil a ensuite approuvé le programme de travaux, y compris ce point (C-DEC 233/6).

APPENDICE A

ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROGRAMME DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE

1. **Processus et procédures visant à aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago**

1.1 Une équipe spéciale du Secrétariat a été créée en 2021 pour étudier la mise en œuvre de l'article 12 de la Convention de Chicago sur l'obligation des États d'établir et d'appliquer des règles et règlements relatifs au vol et à la manœuvre d'aéronefs (Équipe spéciale sur l'article 12). L'Équipe spéciale sur l'article 12 a décidé de créer des groupes restreints chargés d'examiner le champ d'application de l'article 12 et les questions juridiques connexes et d'envisager l'élaboration d'outils permettant d'échanger des informations sur le respect et l'application de la réglementation en matière de droit aérien. Elle a aussi décidé de réaliser une enquête juridique pour éclairer les travaux futurs et examiner les questions potentielles. L'enquête juridique visant à mieux comprendre l'état d'avancement de la mise en œuvre, les défis et les besoins des États concernant l'article 12 a été achevée en mai 2023. Le Secrétariat a évalué les réponses au sondage fournies par 94 États et les résultats analysés ont été communiqués à l'Équipe spéciale. Les résultats de l'enquête aideront l'Équipe spéciale à poursuivre l'étude des questions connexes.

1.2 Les progrès accomplis sur ce point ont été présentés à la 39^e session du Comité juridique. Le rapport rend compte de la création par l'Équipe spéciale de sous-groupes chargés d'étudier le champ d'application de l'article 12 et les questions juridiques connexes (Sous-groupe sur l'examen du champ d'application – SSG) et d'envisager la mise au point d'un outil en ligne pour l'échange d'informations entre les États concernant l'article 12 (Sous-groupe des outils – TSG). Le Comité a également été informé de l'enquête juridique.

1.3 La quatrième réunion de l'Équipe spéciale a eu lieu en ligne le 25 novembre 2024. Elle a rassemblé 25 experts de 13 États et deux organisations internationales[§]. Les rapports du SSG et du TSG ainsi que les résultats de l'enquête sur la mise en œuvre de l'article 12 ont été examinés par l'Équipe spéciale. Les experts ont discuté des questions juridiques relatives au champ d'application de l'article 12 et ont examiné les éléments potentiels d'un outil en ligne destiné à faciliter l'échange d'informations en temps utile eu égard à cet article.

1.4 Le Conseil, à la quatorzième séance de sa 235^e session en juillet 2025, a mis en lumière l'importance d'accélérer les progrès des travaux relatifs à l'article 12 de la Convention de Chicago.

2. **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**

2.1 Comme suite à l'inscription de ce point au programme des travaux du Comité juridique, la Présidente du Comité a nommé, le 7 mai 2025, un rapporteur chargé de l'examen du 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 1^{er} mars 1991 (Convention MEX). Le rapporteur étudiera les solutions possibles pour redéfinir le rôle et les fonctions de la Commission technique internationale des explosifs, y compris un amendement de la Convention MEX ; à défaut, elle examinera s'il convient de la dissoudre au motif qu'elle a rempli son mandat initial. Cette tâche doit être

[§] Australie, Brésil, Canada, Chine, États-Unis, Finlande, France, Ghana, Nouvelle-Zélande, Oman, Pays-Bas (Royaume des), Royaume-Uni, Singapore, Association du transport aérien international et Fédération internationale des associations de pilotes de ligne.

achevée d'ici le 31 août 2025. Si l'étude conclut qu'il est nécessaire de modifier la Convention MEX, le Rapporteur soumettra un projet de texte à l'examen du Comité juridique.

3. Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile

3.1 Le Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA), qui a été établi en février 2021, a poursuivi ses travaux en organisant des réunions multiples de ses sous-groupes en 2023. Le Sous-groupe de la responsabilité et de la sûreté s'est penché sur l'application des instruments internationaux pertinents à l'exploitation des aéronefs sans pilote et, pour compléter son analyse, a discuté des problèmes potentiels avec des assureurs et des réassureurs mondiaux. Le Sous-groupe de la Convention de Chicago a poursuivi son examen de l'interprétation et de l'application de certains aspects déterminants de la Convention en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs sans pilote, tels que l'obligation d'avoir le certificat de navigabilité à bord de l'aéronef et l'exploitation en haute mer. Un large soutien continue d'être exprimé quant à la nécessité d'une interprétation commune du cadre juridique international applicable à l'exploitation d'aéronefs sans pilote par les États.

3.2 En 2024, le SSG-LIPA a poursuivi ses travaux sur le sujet en coordination avec le Groupe d'experts RPAS et le Groupe d'étude de l'OACI de la mobilité aérienne avancée (Groupe d'étude AAM). La troisième réunion du SSG-LIPA s'est tenue à Montréal les 5 et 6 septembre 2024. Le Sous-groupe de la responsabilité et de la sûreté a examiné s'il fallait évaluer en profondeur la possibilité d'appliquer chaque instrument international relatif à la sûreté de l'aviation à l'exploitation d'aéronefs sans pilote. Le Sous-groupe de la Convention de Chicago s'est penché sur la pertinence et l'application de certains aspects déterminants de la Convention en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs sans pilote, notamment, mais sans s'y limiter, l'application de l'article 31 et les dispositions de l'Annexe 2 au regard des petits systèmes d'aéronef non habité (UAS), en particulier des opérations dans l'espace aérien international au-dessus de la haute mer ; sur l'obligation d'avoir des documents de bord en vertu de l'article 29 par rapport à des documents électroniques ; et sur les obligations de l'Annexe 7 concernant les marques d'immatriculation. S'agissant plus particulièrement de l'exploitation d'aéronefs sans pilote au-dessus de la haute mer, le SSG-LIPA a fait sienne la proposition du Secrétariat d'élaborer de nouvelles normes pour la délivrance d'un certificat de navigabilité pour les petits UAS en dehors du processus traditionnel de certification de type, et il a été convenu qu'une attention accrue serait accordée à l'élaboration de mesures provisoires pour traiter les aspects de ces opérations se rapportant à la sécurité et au droit à court terme. La quatrième réunion du SSG-LIPA se tiendra à Montréal les 3 et 4 juin 2025.

4. Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international

4.1 Ce point est couvert par la note A42-WP/55.

5. Actes ou délits y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments existants de droit aérien

5.1 L'étude consacrée à l'applicabilité des instruments de droit aérien international aux cybermenaces dirigées contre l'aviation civile, soumise à la 38^e session du Comité juridique en 2022, a conclu que la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* et le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, tous deux faits à Beijing le 10 septembre 2010, contiennent des améliorations importantes par rapport aux instruments plus anciens, fournissant ainsi une base suffisante pour que les États érigent en crime les cyberattaques contre l'aviation civile. Dans cette optique, l'Assemblée, dans sa résolution A41-19 sur la cybersécurité

dans l'aviation civile, a appelé les États à ratifier les instruments de Beijing de 2010 pour faire face aux cyberattaques contre l'aviation civile.

5.2 Pour commémorer le dixième anniversaire de l'adoption du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, fait à Montréal le 4 avril 2014 (Protocole de Montréal de 2014), une lettre a été envoyée aux États en mai 2024 pour attirer leur attention sur cette grande étape, souligner que les cas liés à des comportements indisciplinés et perturbateurs de passagers à bord des aéronefs se multipliaient, atteignant des niveaux sans précédent, et inviter les États à ratifier urgemment cet instrument.

5.3 Les activités de promotion et de plaidoyer mentionnées dans la note A42-WP/55 ont permis à 11 États supplémentaires de devenir parties à la Convention de Beijing de 2010, à 12 États supplémentaires de devenir parties au Protocole de Beijing de 2010 et à 14 autres États de devenir parties au Protocole de Montréal de 2014.

5.4 Une étude juridique sur la mise en œuvre par les États des instruments de droit aérien international dans les cadres juridiques nationaux sur la cybersécurité doit être lancée au deuxième trimestre de 2025. L'enquête sollicitera les réponses des États sur l'incorporation dans leur législation nationale des dispositions pertinentes des instruments de droit aérien international relatives aux cyberattaques, en vue d'évaluer leur mise en œuvre et de recenser les éventuelles lacunes ou difficultés auxquelles il convient de remédier au niveau international. Cette enquête soutient la mise en œuvre de la stratégie de cybersécurité de l'OACI, qui prévoit l'analyse des dispositions juridiques. Le questionnaire envisagera également les choses sous l'angle législatif pour faire face aux nouvelles menaces telles que le leurrage et le brouillage intentionnel du GNSS.

6. Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale

6.1 Le Secrétariat envisage la possibilité d'envoyer une enquête à tous les États membres de l'OACI et à certaines organisations internationales afin d'évaluer leurs besoins dans ce domaine.

7. Transport aérien international et lois de protection des données

7.1 Le Conseil a fait sienne la décision du Comité juridique d'inscrire ce point à son programme des travaux général (C-DEC 233/6). Un groupe d'étude du Secrétariat (SSG-DPL), composé d'experts du Groupe d'experts de la facilitation (FALP), est en train d'être créé pour étudier les interactions entre le transport aérien international et les lois de protection des données et pour proposer des manières de faciliter la compréhension et la sensibilisation chez les États membres dans ce domaine. Il a été acté que cette question déborde du cadre du secteur du transport aérien et que l'établissement de lois et de politiques de protection des données demeure du ressort des États. Le mandat du SSG-DPL a été établi et une lettre aux États (LE 4/80—IND/25/2) a été envoyée à certains États et certaines organisations pour solliciter la nomination d'experts. La première réunion du Groupe d'étude se tiendra à Montréal les 5 et 6 juin 2025.

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

8.1 Le Groupe de travail sur l'examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends (WG-RRSD) a continué en 2022 de faire des progrès notables, en examinant diverses questions relatives à l'examen du Règlement et a examiné un ensemble révisé de propositions de modifications du Règlement établi par le rapporteur, en coordination avec le Secrétariat.

8.2 Deux réunions du WG-RRSD ont eu lieu en 2023. Lors de sa huitième et dernière réunion en septembre 2023, le WG-RRSD a clôturé ses travaux en adoptant un rapport final contenant un ensemble

de projets de révisions du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782) et des recommandations pour examen par la 39^e session du Comité juridique.

8.3 Comme suite à l'achèvement des travaux du WG-RRSD et à la recommandation de la 39^e 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 qui pourraient être traités dans des instructions de procédures ou dans des lignes directrices concernant les questions de procédure dans le contexte de l'application dudit règlement.

— — — — —

APPENDICE B

AUTRES QUESTIONS D'INTÉRÊT JURIDIQUE

1. RÉVISION DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ ÉTABLIES EN VERTU DE LA CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1999

1.1 Les limites de responsabilité établies en vertu de la Convention de Montréal de 1999 sont assorties d'un mécanisme de révision périodique intégré ; cette méthode empêche que leur valeur ne s'érode au fil du temps sous l'effet de l'inflation. En sa qualité de dépositaire de la Convention, l'OACI a donc procédé à la quatrième révision des limites de responsabilité en 2024, conformément à l'article 24 de ladite Convention. Les limites sont exprimées en droits de tirage spéciaux (DTS). D'après les données recueillies auprès du Fonds monétaire international, entité chargée d'administrer le DTS, il a été conclu que le seuil d'ajustement à la hausse des limites fixé dans la Convention avait été atteint. Le coefficient d'ajustement a été fixé à 17,9 %. Les États parties ont été informés par la voie d'une lettre, en octobre 2024, que les limites révisées prendraient effet à compter du 28 décembre 2024 pour tous les États parties à la Convention.

2. GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES (MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT AÉRONAUTIQUES)

2.1 En sa qualité d'Autorité de surveillance du Registre international, le Conseil continue de surveiller le fonctionnement de ce dernier afin d'en assurer l'efficacité, conformément à l'article 17 de la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* de 2001 (Convention du Cap). À sa 229^e session, en juin 2023, le Conseil a accepté de reconduire Aviareto Limited dans ses fonctions de Conservateur du Registre international des garanties portant sur les actifs mobiles (matériels d'équipement aéronautiques) pour un cinquième mandat de cinq ans à compter du 1^{er} mars 2026, conformément à l'article XVII, paragraphe 5, du *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (Protocole aéronautique). En octobre 2024, le Conseil a approuvé l'augmentation des redevances d'usage du Registre international proposée par le Conservateur, suite à quoi la structure tarifaire figurant en appendice aux Règles de procédure du Registre international a été modifiée et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

2.2 En octobre 2023, le Conseil a publié sous couvert d'une lettre aux États le sixième rapport de l'Autorité de surveillance du Registre international pour la période allant du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2022, conformément à l'article 17, paragraphe 2), alinéa j) de la Convention du Cap. En mai 2023, le Doc 9793, le Doc 9794 et le Doc 9795 de l'OACI (Convention du Cap, Protocole aéronautique et Texte refondu de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, respectivement) ont été réédités, les versions arabe, espagnole et française du texte comportant des corrections apportées par le Dépositaire, UNIDROIT, conformément à l'article 79, paragraphe 2), de la *Convention de Vienne sur le droit des traités* (1969).

2.3 En février 2024, le Conseil a été informé de la fermeture, par le Conservateur, du système de communication sécurisé pour la relance après la COVID-19 (TCF), en décembre 2023, faute d'utilisation active du système au cours de l'année où il était en place.

2.4 Le mandat triennal des membres de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international ayant échu le 1^{er} juillet 2024, le Conseil a nommé quatorze nouveaux membres, désignés par l'Arabie saoudite, le Brésil, le Cameroun, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, les

États-Unis, la Fédération de Russie, l'Inde, l'Irlande, le Kenya, Oman, la République-Unie de Tanzanie et Singapour, respectivement. Au 15 mai 2025, les instruments du Cap comptaient 86 parties.

2.5 La Commission a tenu sa onzième réunion au siège de l'OACI, à Montréal, du 4 au 6 mars 2025, au cours de laquelle elle a examiné les changements que le Conservateur, Aviareto Limited, proposait d'apporter aux *Règlement et Règles de procédure du Registre international* (Doc 9864). Les changements, révisés et recommandés par la Commission, seront examinés par le Conseil à sa 235^e session.

3. RENDEZ-VOUS MONDIAUX DANS LE DOMAINE DU DROIT AÉRIEN

3.1 Depuis la 41^e session de l'Assemblée, plus de 200 personnes venant d'États membres et d'organisations internationales ont participé à des séminaires et des ateliers organisés par la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), ou avec sa participation, dans les régions APAC, EUR/NAT et WACAF et à l'intention des États d'Afrique, dans le but de fournir aux professionnels de l'aviation les compétences nécessaires pour aider leur organisation à mettre en œuvre le droit aérien. Ces activités, qui portent sur la Convention de Chicago, les traités de droit aérien et les dispositions de l'OACI, servent à enseigner et à faire connaître le droit aérien conformément à la résolution A41-4 de l'Assemblée. Elles ont été appuyées par les bureaux régionaux de l'OACI, des États (Sénégal et Singapour) et des organisations internationales, dont l'Association du transport aérien international (IATA), l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC).

3.2 En 2023, en coopération avec l'IATA, la LEB a animé un séminaire sur la protection des données et le transport aérien international, qui a mis en lumière la complexité des lois nationales en vigueur sur la protection des données, ainsi que l'importance de la protection des données personnelles lors de leur transfert d'un pays à l'autre.

3.3 L'édition de 2024 du séminaire juridique de l'OACI, organisée par la LEB et le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports de la République de Corée, s'est tenue à Séoul (République de Corée), en avril 2024. Suivi en personne ou par retransmission en direct, le séminaire a permis à plus de 750 personnes représentant 78 États d'échanger des connaissances et des données d'expérience sur des questions nouvelles et naissantes touchant l'aviation civile. À cette occasion, les travaux de l'OACI dans le domaine juridique, ainsi que l'importance de la Convention de Chicago et des grands traités de droit aérien adoptés sous les auspices de l'OACI, ont été mis en avant. En outre, les États ont été invités à ratifier et à mettre en œuvre les instruments de droit aérien international connexes. Parmi les sujets traités figuraient la sécurité et la sûreté de l'aviation, le rôle des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) à l'appui des États, la protection des données dans le transport aérien international et le rôle du Protocole de Montréal de 2014 dans la gestion des comportements indisciplinés et perturbateurs, ainsi que l'actualisation des règles pour la solution des différends dans le domaine de l'aviation, en vertu de la Convention de Chicago. À l'occasion de l'Année de la facilitation, qui marquait aussi l'anniversaire de l'Annexe 9 – *Facilitation*, le séminaire a permis de mettre en évidence les grandes étapes qui ont façonné la facilitation du transport aérien sur le plan juridique en 75 ans.

4. COURS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL

4.1 Le cours de droit aérien international de l'OACI a été lancé en 2017 dans le but de permettre au personnel des administrations de l'aviation civile, des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne des États membres, possédant ou non des connaissances juridiques, ainsi qu'aux représentants des pouvoirs publics chargés des politiques relatives à l'aviation civile, de la législation en la

matière et de l'application de ces textes, d'aider leur organisation à mettre en œuvre le droit aérien international. Depuis son lancement, le cours, élaboré par la Section de la formation mondiale en aviation (GAT) de l'OACI, en coordination avec la LEB, a été dispensé dans toutes les régions de l'Organisation et suivi par plus de 1 200 personnes. Il est apprécié pour le grand intérêt qu'il présente, en ce qu'il fournit aux participants des informations sur divers aspects du droit aérien international, notamment les traités connexes. Cette initiative fait suite à la résolution A 41-4, appendice D, dans laquelle l'Assemblée appelle à favoriser l'enseignement du droit aérien dans les États. Le cours est actuellement dispensé en anglais, en français et en espagnol, en ligne et en présentiel.

4.2 Un nouveau cours sur la responsabilité et l'assurance dans le secteur de l'aviation a été mis au point et validé en juin 2024. Jusqu'à présent, il a été dispensé trois fois en 2025. Ce cours fournit aux professionnels de l'aviation les compétences nécessaires pour aborder les questions liées aux risques et aux responsabilités dans l'exercice de leurs fonctions et gérer ces dernières grâce aux assurances.

5. **FORUM DES CONSEILLERS JURIDIQUES EN AVIATION CIVILE (CALAF)**

5.1 La deuxième édition du Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF), animée par la LEB, a été accueillie par le Sultanat d'Oman en février 2023. Plus de 150 juristes venant de plus de 60 États et organisations internationales y ont participé. En outre, des acteurs du secteur et du milieu universitaire ainsi que des praticiens du droit aérien privé ont fait des présentations. Les participants ont été informés des décisions clés de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI sur les questions juridiques et les questions de conformité, ainsi que du cadre d'indemnisation des familles des victimes d'accidents aériens, du mécanisme de règlement des différends du Conseil et de la riposte à la pandémie de COVID-19 et de la relance du transport aérien. Ils ont aussi échangé leurs points de vue sur les moyens de renforcer les capacités et l'efficacité des conseillers juridiques en aviation civile. Une séance informelle sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), marquée par des interactions entre le Secrétaire général, des représentants au Conseil de l'OACI et des étudiants omanais, s'est déroulée en marge de l'événement.

5.2 La troisième édition du Forum (CALAF/3) a été accueillie par le Royaume-Uni, à Londres, en novembre 2024. Elle a rassemblé 175 juristes provenant de 54 États et de six organisations internationales. Le Forum a célébré les 80 ans de l'adoption de la Convention de Chicago et a donné lieu à des débats sur les meilleures pratiques sur les plans juridique et réglementaire qui façonneront l'avenir de l'aviation internationale, avec le concours d'acteurs du secteur et du milieu universitaire, et de praticiens du droit. Parmi les sujets abordés figurent la durabilité et l'innovation (y compris l'intelligence artificielle), l'application des règlements de navigation aérienne, les mécanismes de coopération en matière de sécurité de l'aviation et l'utilisation des informations relatives à la sécurité dans les procédures judiciaires. En outre, les participants ont reçu des renseignements de première main sur le rôle de la facilitation du transport aérien et des instruments du Cap de 2001 relatifs au financement des aéronefs dans le développement de l'aviation civile. Ils ont aussi échangé leurs points de vue sur les moyens de renforcer les capacités et l'efficacité des conseillers juridiques en aviation civile, après un exposé de haut niveau animé par des directeurs généraux de l'aviation civile concernant l'importance de la fonction juridique pour les administrations nationales de l'aviation civile. Des informations sur les possibilités d'emploi dans le secteur ainsi que sur les formations en droit aérien proposées dans divers établissements universitaires ont été fournies lors d'une séance sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP).

6. **80^e ANNIVERSAIRE DE LA SIGNATURE DE LA CONVENTION DE CHICAGO**

6.1 L'OACI a marqué le 80^e anniversaire de la signature de la Convention de Chicago par une séance extraordinaire du Conseil le 5 décembre 2024, dans la même salle de l'Hôtel Hilton de Chicago

(anciennement l'Hôtel Stevens) où s'était tenue la conférence diplomatique de 1944. Le Conseil a adopté une résolution dans laquelle il reconnaît la valeur des contributions de l'OACI au cours des huit décennies qui se sont écoulées depuis la réunion de 1944, et salue le concours notable de l'aviation civile à la coopération, à la paix et au développement économique partout dans le monde. De nombreuses autres célébrations ont été organisées tout au long de l'année dans les États membres de l'OACI, ainsi qu'au siège et dans les bureaux régionaux de l'Organisation.

7. SOLUTION DES DIFFÉRENDS

7.1 *Brésil et États-Unis (2016)*

7.1.1 Le Secrétariat attend de recevoir des informations sur l'état des discussions que tiennent les parties en vue de la conclusion de leurs négociations pour régler l'affaire.

7.2 *Qatar et Bahreïn, Égypte, Arabie saoudite et Émirats arabes unis (2017) — Requête (A) ; et Qatar et Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis (2017) — Requête (B)*

7.2.1 Aucune autre mesure n'a été prise concernant les requêtes (A) et (B), qui sont toutes deux restées en instance contre Bahreïn et les Émirats arabes unis.

7.3 *Australie et Pays-Bas, et Fédération de Russie (2022)*

7.3.1 Dans une note verbale du 14 mars 2022, les délégations de l'Australie et du Royaume des Pays-Bas ont présenté une requête conjointe, accompagnée d'un mémoire, pour le règlement d'un désaccord avec la Fédération de Russie, aux termes de l'article 84 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), des Annexes à ladite Convention et du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782/2). Le désaccord concerne « l'interprétation et l'application de la Convention de Chicago » à la suite de la « destruction de l'appareil assurant le vol MH17 par un missile sol-air Buk TELAR dans l'est de l'Ukraine, le 17 juillet 2014 », acte qui, selon les demandeurs, est « juridiquement imputable à la Fédération de Russie et constitue une violation de l'article 3bis de la Convention de Chicago ».

7.3.2 Le 28 juillet 2022, le défendeur a déposé un mémoire dans lequel il soulève des exceptions préliminaires contestant la compétence du Conseil à connaître de l'affaire en question. À la troisième séance de sa 228^e session (17 mars 2023), le Conseil a décidé de ne pas accepter l'exception préliminaire déposée par le défendeur, a invité les parties à continuer de rechercher un règlement de l'affaire par des négociations directes et, à cette fin, a demandé au Président du Conseil d'offrir ses bons offices en vue de consultations entre les parties. Comme suite à la décision du Conseil, les mémoires ci-après ont été déposés dans l'affaire : contre-mémoire du défendeur (24 avril 2023) ; réplique du demandeur (28 juillet 2023) ; et duplique du défendeur (14 novembre 2023).

7.3.3 À la quatrième séance de sa 231^e session (15 mars 2024), le Conseil a décidé de procéder à l'examen préliminaire de l'affaire conformément au paragraphe 2 de l'article 6 du *Règlement pour la solution des différends*, ce qu'il a fait en entendant les arguments factuels des parties à ses 232^e et 233^e sessions. Le Conseil a indiqué sa décision de poursuivre l'examen de l'affaire malgré la décision unilatérale de la Fédération de Russie de ne plus participer à l'instance devant le Conseil. En dépit de plusieurs invitations, la Fédération de Russie est restée absente.

7.3.4 À la première séance de sa 234^e session (7 février 2025), le Conseil a déclaré que l'examen

préliminaire était terminé et invité les parties à présenter leurs conclusions, comme le prévoit l'article 12 du Règlement.

7.3.5 À sa 235^e session, le Conseil a entamé les délibérations en vue de rendre sa décision sur le fond de l'affaire, conformément à l'article 15 du Règlement. À la troisième séance de sa 235^e session (12 mai 2025), le Conseil a décidé que la requête portée devant lui par l'Australie et les Pays-Bas contre la Fédération de Russie était fondée en fait et en droit, c'est-à-dire que la destruction du vol MH17 survenue le 17 juillet 2014 constituait une violation de l'article 3 bis de la Convention de Chicago par la Fédération de Russie. À la quatrième séance de sa 235^e session (21 mai 2025), le Conseil a décidé que les parties devaient immédiatement engager des négociations de bonne foi pour résoudre avec célérité la question d'une réparation intégrale pour la violation de l'article 3 bis de la Convention de Chicago par la Fédération de Russie, et examiner des formes adéquates de réparation ainsi que les autres conséquences juridiques découlant de cette violation.

7.4 *Fédération de Russie et 37 États membres (2023)*

7.4.1 Dans une lettre datée du 10 octobre 2023, la Fédération de Russie a présenté une requête et un mémoire en vue du règlement d'un désaccord aux termes de l'article 84 de la Convention de Chicago, des Annexes pertinentes à la Convention de Chicago et du *Règlement pour la solution des différends*, et a désigné l'Albanie, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Canada, Chypre, la Croatie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Macédoine du Nord, Malte, Monaco, le Monténégro, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie, la Slovénie, la Suède, la Suisse et la Tchéquie (37 États membres) comme défendeurs. Selon la requête et le mémoire, depuis le 24 février 2022, les défendeurs ont appliqué des mesures restrictives unilatérales et illégales à l'encontre de la Fédération de Russie, des mesures de nature discriminatoire qui enfreignent les articles 4, 9, alinéa b), 11, 15, 22, 28, 37, 38, 44 [alinéas a), d), f), g) et h)], 82 et 87 de la Convention de Chicago, ainsi que les Annexes à ladite Convention.

7.4.2 Les 37 défendeurs ont tous soulevé des exceptions préliminaires entre le 14 mars et le 7 juin 2024, à la suite de quoi les mémoires ci-après ont été déposés : réplique du demandeur aux exposés des exceptions préliminaires (27 décembre 2024) ; et dupliques en réponse à la réplique du demandeur, présentées par les 37 défendeurs (entre le 17 et le 31 mars 2025). Le Conseil a invité le demandeur à déposer ses conclusions concernant les exceptions préliminaires en temps voulu. Il examinera les exceptions préliminaires après que toutes les pièces pertinentes auront été déposées.

7.5 *Canada, Suède, Royaume-Uni et Ukraine, et Iran (République islamique d') (2024)*

7.5.1 Le 8 janvier 2024, le Canada et le Royaume-Uni ont présenté une requête et un mémoire au nom des gouvernements du Canada, de la Suède, du Royaume-Uni et de l'Ukraine (conjointement les demandeurs) pour le règlement d'un désaccord en vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago et du *Règlement pour la solution des différends*, et ont désigné l'Iran (République islamique d') comme défendeur. Selon la requête, « [l]e 8 janvier 2020, la Force aérospatiale du Corps des gardiens de la révolution islamique d'Iran (la "Force aérospatiale du CGRI") a lancé deux missiles sol-air sur l'aéronef qui assurait le vol PS752, peu de temps après son départ de l'aéroport international Imam Khomeini de Téhéran ("aéroport IKA"). L'utilisation de ces armes contre l'aéronef en question a causé sa destruction et la mort des 176 passagers et membres d'équipage qui se trouvaient à bord, y compris de ressortissants et de résidents des États demandeurs ». Toujours selon la requête et le mémoire, « en utilisant des armes contre un aéronef civil — l'appareil qui assurait le vol PS752 — le 8 janvier 2020, le défendeur a violé

l'obligation qui découle de l'article 3 bis de la Convention de Chicago et qui interdit l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol ».

7.5.2 Le 4 juin 2024, le défendeur a soulevé une exception préliminaire. À la cinquième séance de sa 234^e session (le 17 mars 2025), le Conseil a décidé de ne pas l'accepter.

7.5.3 Le 17 avril 2025, l'OACI a été informée du fait que le Gouvernement de la République islamique d'Iran avait interjeté appel devant la Cour internationale de justice (CIJ) de la décision rendue le 17 mars 2025 par le Conseil dans l'affaire susmentionnée. En vertu de l'Article 86 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, « les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel ». Par conséquent, la décision prise par le Conseil le 17 mars 2025 a été suspendue à compter du 17 avril 2025 et jusqu'à ce que la CIJ statue sur l'appel.

7.6 *Venezuela (République bolivarienne du) et Argentine (2024)*

7.6.1 Le 2 avril 2024, le Venezuela (République bolivarienne du) a présenté à l'Organisation une requête et un mémoire pour le règlement d'un désaccord en vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago et du *Règlement pour la solution des différends*, et a désigné l'Argentine comme défendeur. Selon la requête et le mémoire, depuis le 8 juin 2022, l'Argentine a commis des infractions à plusieurs articles de la Convention de Chicago. Le demandeur prétendait en outre que lesdites infractions s'inscrivaient dans le contexte des contretemps subis par les vols non réguliers portant les numéros ESU 9217 et 9218, exploités par l'entreprise Empresa de Transporte Aereocargo del Sur S. A. (EMTRASUR).

7.6.2 Le 22 juillet 2024, le défendeur a soulevé une exception préliminaire. À la dixième séance de sa 234^e session (le 25 mars 2025), le Conseil a décidé de l'accepter. En outre, les parties ont été invitées à continuer de chercher à régler par voie de négociation les questions en suspens qui font l'objet d'un différend entre elles et, à cette fin, le Président du Conseil a été invité à se tenir prêt à offrir ses bons offices en vue de consultations.