



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

PROMOTION DE LA RATIFICATION D'INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL

(Note présentée par la République populaire de Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne un aperçu de l'adoption et de la ratification des principaux instruments de droit aérien international élaborés ou modifiés au fil des ans sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et met en évidence les mesures concrètes prises par le gouvernement chinois pour promouvoir la ratification de ces instruments. Elle attire notamment l'attention sur la lenteur des progrès accomplis dans la ratification des protocoles concernant les textes authentiques en chinois et en arabe de la Convention de Chicago. Afin de promouvoir davantage la ratification et l'application généralisées des instruments susmentionnés, il est recommandé que l'Assemblée invite les États contractants à achever les procédures de ratification appropriées au niveau national et demande au Secrétariat de fournir l'appui nécessaire.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander aux États qui n'ont pas encore ratifié les instruments de droit aérien international pertinents d'accélérer leurs processus de ratification, en particulier les amendements au paragraphe final de la Convention de Chicago, le *Protocole concernant le texte authentique quinquélingue* (1995) et le *Protocole concernant le texte authentique en six langues de la Convention relative à l'aviation civile internationale*, et ce, dans les meilleurs délais ;
- b) charger le Secrétaire général de collaborer avec tous les États et de prendre toutes les mesures possibles pour aider ceux d'entre eux qui rencontrent des difficultés dans le processus de ratification des instruments de droit aérien international, en organisant des ateliers ou des séminaires, afin de promouvoir le processus de ratification de ces instruments.

Objectifs stratégiques :

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*.

Incidences financières :

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

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

	contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2026-2028.
Références :	Doc 7300/9, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 9664, <i>Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [paragraphe final, texte arabe]</i> Doc 9663, <i>Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 9722, <i>Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [paragraphe final, texte chinois]</i> Doc 9721, <i>Protocole concernant le texte authentique en six langues de la Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 9740, <i>Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i> Doc 9793, <i>Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles</i> Doc 9794, <i>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</i> Doc 9959, <i>Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs</i> Doc 9960, <i>Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale</i> Doc 10034, <i>Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis sa création, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) joue un rôle essentiel dans l'élaboration et la promotion de traités de droit aérien international public et privé. Le Comité juridique et le Secrétariat collaborent depuis longtemps pour aider les États contractants à étudier les projets de traités, à organiser des conférences diplomatiques et à améliorer le système juridique de l'aviation à l'échelle mondiale.

1.2 Depuis les années 1990, sous les auspices de l'OACI, plusieurs instruments de droit aérien international historiques ont été adoptés, notamment le *Protocole concernant le texte authentique en six langues de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (1998), la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (1999), la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* et son *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques* (2001), 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* (2010).

1.3 La résolution A41-4, adoptée à la 41^e session de l'Assemblée (Montréal, 27 septembre – 7 octobre 2022), a de nouveau souligné l'importance de la ratification des instruments juridiques visant à unifier les règles de l'aviation internationale. Le Comité juridique a également mené une discussion spéciale sur les enjeux relatifs à cette question lors de sa 39^e session (Montréal, 25 – 28 juin 2024) et a appelé, dans son rapport, à la prise de mesures.

2. IMPORTANCE DES PROGRÈS RÉALISÉS DANS LA RATIFICATION DES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL

2.1 Le *Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale* [paragraphe final, texte arabe] et le *Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale*, tous deux adoptés le 29 septembre 1995, ainsi que le *Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale* [paragraphe final, texte chinois] et le *Protocole concernant le texte authentique en six langues de la Convention relative à l'aviation civile internationale*, tous deux adoptés le 1^{er} octobre 1998, confirment que les textes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944 — la « Convention de Chicago ») en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi. L'arabe et le chinois font partie des six langues officielles des Nations Unies ainsi que des langues de travail de l'Assemblée et du Conseil de l'OACI. La confirmation de leur statut de textes authentiques de la Convention de Chicago permettrait de rendre le traité plus accessible à une plus grande partie de la population mondiale, conformément à la politique d'égalité des langues des Nations Unies² et aux impératifs de gouvernance mondiale définis par l'Organisation, ce qui renforcerait la sécurité de l'aviation³. À l'heure actuelle, aucun des quatre protocoles susmentionnés n'est entré en vigueur.

2.2 La *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Convention de Montréal de 1999), est devenue un instrument fondamental dans le secteur du transport aérien mondial, modernisant et consolidant la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (Convention de Varsovie), et ses divers amendements. La Convention de Montréal de 1999 est entrée en vigueur le 4 novembre 2003 et comptait 141 parties en juin 2025.

2.3 La *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* et le *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*, tous deux signés au Cap le 16 novembre 2001 (Convention du Cap et Protocole aéronautique), ont favorisé le développement du financement et du crédit-bail d'aéronefs à l'échelle mondiale par la mise en place d'un mécanisme unifié de garantie et d'un système international d'inscription. Ces deux instruments sont entrés en vigueur le 1^{er} mars 2006 et comptaient 86 parties en juin 2025.

2.4 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 (Convention de Beijing et Protocole de Beijing), sont des éléments clés du cadre juridique international actuel en matière de sûreté de l'aviation. Ces deux instruments sont entrés en vigueur respectivement le 1^{er} juillet 2018 et le 1^{er} janvier 2018. En juin 2025, la Convention de Beijing avait été signée par 34 États et comptait 56 parties, et le Protocole de Beijing avait été signé par 35 États et comptait 57 parties.

2.5 Le *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), a renforcé la compétence juridique des États en ce qui concerne les délits commis à bord d'aéronefs et alourdi les sanctions encourues en cas de comportement perturbateur. Le Protocole s'inscrit dans le

² Le multilinguisme dans le système des Nations Unies (Corps commun d'inspection de l'ONU, 2002-11) :

<https://docs.un.org/fr/JIU/REP/2002/11> ; voir également le Cadre stratégique des Nations Unies sur le multilinguisme : https://www.un.org/dgacm/sites/www.un.org.dgacm/files/french_un_strategic_framework_on_multilingualism_web.pdf

³ https://www2023.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/six_lang_fr.pdf (OACI).

prolongement de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, faite à Tokyo le 14 septembre 1963 (Convention de Tokyo). Cet instrument est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et, en juin 2025, avait été signé par 36 États et comptait 53 parties.

3. PROCÉDURES DE RATIFICATION SUIVIES PAR LA CHINE ET RATIFICATION DES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL PAR LA CHINE

3.1 La *Loi de la République populaire de Chine sur la procédure de conclusion des traités* contient des dispositions détaillées sur les procédures nationales que la Chine doit suivre lors de la conclusion de traités internationaux. À ce jour, la Chine a adhéré à 34 instruments de droit aérien international qui sont entrés en vigueur, ou les a ratifiés. Cinq d'entre eux s'appliquent uniquement à la Région administrative spéciale de Hong Kong et/ou à la Région administrative spéciale de Macao. La Chine a toujours soutenu et mis en œuvre la ratification des instruments de droit aérien international préconisés par l'OACI.

3.2 La Chine s'est engagée à promouvoir la ratification d'importants instruments de droit aérien international et a successivement ratifié plusieurs traités internationaux importants relatifs à l'aviation civile, notamment la Convention de Varsovie et la Convention de Tokyo.

3.3 Le 28 février 2005, la 14^e séance du Comité permanent de la 10^e Assemblée populaire nationale a examiné et ratifié la Convention de Montréal de 1999. Le 1^{er} juin 2005, le Représentant de la Chine au Conseil de l'OACI a déposé l'instrument de ratification auprès de l'OACI. Le 31 juillet 2005, la Convention est entrée en vigueur en Chine. En 2008, la 5^e séance du Comité permanent de la 11^e Assemblée populaire nationale a ratifié la Convention du Cap et le Protocole aéronautique, qui ont été adoptés le 16 novembre 2001 à la conférence diplomatique convoquée conjointement par l'OACI et l'Institut international pour l'unification du droit privé. La Chine a ensuite déposé ses instruments de ratification auprès de l'Institut international pour l'unification du droit privé. Le 1^{er} juin 2009, la Convention et le Protocole sont entrés en vigueur en Chine.

3.4 À la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, la Chine a présenté une note de travail intitulée « Faciliter la ratification des instruments juridiques relatifs à l'aviation civile internationale », dans laquelle elle recommandait à l'OACI de prendre des mesures concrètes visant à faciliter la ratification des instruments juridiques internationaux par les États contractants. Cette recommandation a été appuyée par les États et ajoutée à l'appendice C de la résolution A41-4 de l'Assemblée. Depuis la 41^e session de l'Assemblée, la Chine s'est employée à accélérer la ratification des instruments de droit aérien international. Le 30 octobre 2022, la 37^e séance du Comité permanent de la 13^e Assemblée populaire nationale a examiné et ratifié la Convention de Beijing. Le 30 juin 2023, la 3^e séance du Comité permanent de la 14^e Assemblée populaire nationale a examiné et ratifié le Protocole de Beijing. Le 27 octobre 2023, le Représentant du gouvernement chinois a déposé l'instrument de ratification de la Convention de Beijing auprès de l'OACI. Le 1^{er} décembre 2023, la Convention de Beijing est entrée en vigueur en Chine.

3.5 La Chine comprend les risques et les défis que représentent les passagers indisciplinés pour la sécurité de l'aviation et prend note de la détermination et des efforts déployés dans le cadre du Protocole de Montréal de 2014 pour réprimer ces comportements et assurer la sécurité de l'aviation. La Chine étudiera de près la possibilité de ratifier le Protocole de Montréal de 2014.

3.6 La Chine est consciente de la nécessité de ratifier les amendements aux instruments de droit aérien international élaborés et adoptés sous les auspices de l'OACI. Comme indiqué à l'appendice C de la résolution A41-4 de l'Assemblée, seule une participation universelle à ces protocoles d'amendement

et autres instruments permettrait d’obtenir l’unification des règles internationales qu’ils contiennent et d’en rehausser les avantages.

4. **CONCLUSION**

4.1 La ratification généralisée des instruments de droit aérien international est une condition préalable à l’application unifiée du système international de droit aérien et constitue le socle fondamental de la coopération, de la connectivité et de la primauté du droit dans le secteur de l’aviation mondiale. À sa 42^e session, l’Assemblée devrait saisir cette occasion pour réaffirmer l’importance de ratifier les instruments de droit aérien pertinents et entreprendre des activités de soutien sur les plans juridique, technique et promotionnel.

— FIN —