



A42-WP/662
LE/14
26/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 28 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 28 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

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

Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

28.1 La Commission examine ce point en se fondant sur les notes A42-WP/8 (présentée par le Conseil), A42-WP/9 (présentée par le Conseil), A42-WP/55 (présentée par le Conseil), A42-WP/300 (présentée par le Kazakhstan), A42-WP/307 (présentée par la Jordanie au nom des membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile¹), A42-WP/399 (présentée par la Chine), A42-WP/519 révision n° 1 (présentée par la Chine), A42-WP/538 (présentée par la Tanzanie), A42-WP/606 révision n° 1 (présentée par la République de Corée) et A42-WP/634 (présentée par les Bahamas).

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

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

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

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

28.6 La Commission a été informée qu'à sa 39^e session (Montréal, 25 – 28 juin 2025), le Comité juridique avait décidé d'inclure dans son programme de travail général l'« examen du rôle de la Commission technique internationale des explosifs dans le cadre de la *Convention sur le marquage des*

¹ Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection ». Afin que les travaux sur ce point progressent de manière souple et rapide, un rapporteur² a été chargé, en mai 2025, d'examiner le rôle de la Commission technique internationale des explosifs créée en vertu de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991, en vue de recenser des solutions possibles pour la redéfinition de son mandat.

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

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

28.9 Nombre de délégations ont fait part de leur satisfaction à l'égard des travaux du rapporteur et ont appuyé la proposition du Président du Comité juridique visant à faire avancer les travaux sur ce point. Une délégation a fait observer que certaines solutions concernant la cessation des activités de la Commission technique internationale des explosifs étaient du ressort de la créativité juridique et n'étaient pas expressément prévues dans la Convention. Elle était également d'avis que la procédure suivie par l'OACI pour la modification des traités ne devait pas être plus longue qu'une conférence des parties et que toutes les solutions possibles devaient être examinées avec prudence. La possibilité de demander au Conseil de tirer une conclusion faisant autorité a également été évoquée.

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

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

² Alejandro José Piera Valdés.

que la note de travail soit renvoyée au Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) pour examen.

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

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

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

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

28.16 Toutes les délégations qui ont pris la parole ont salué et appuyé les efforts déployés par l'Organisation et la LEB pour promouvoir la ratification des traités de droit aérien international et ont souligné l'importance de ces travaux. Il a également été reconnu que la promotion de la ratification sert la primauté du droit et s'aligne sur les objectifs stratégiques de l'OACI. L'importance d'assurer l'entrée en vigueur du Protocole de 2016 portant amendement de l'article 50 (a) de la Convention de Chicago pour

qu'il entre en vigueur dès que possible a été soulignée par une délégation. Une autre délégation a recommandé que les États qui ont ratifié des traités de droit aérien international mettent à la disposition d'autres États leur législation d'application et les spécialistes correspondants pour aider d'autres États en tant que de besoin.

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

28.18 Le Président a conclu que la Commission juridique appuyait les mesures de suivi figurant dans les notes A42-WP/55, A42-WP/399 et WP/519 révision n° 1 et mesuré l'importance de poursuivre les efforts visant à promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international.

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

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

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

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

28.23 Deux délégations se sont déclarées favorables à la proposition de supprimer ce point du programme des travaux du Comité juridique, notant que les travaux sur ce point étaient pour l'essentiel achevés. Une délégation a suggéré que ce point soit maintenu au programme des travaux compte tenu du nombre croissant de différends dont le Conseil était actuellement saisi au titre de l'article 84 de la Convention de Chicago. Résumant le débat, le Président a conclu que la majorité des délégations à avoir pris la parole appuyaient la proposition de retirer ce point du programme des travaux du Comité juridique, considérant que les travaux sur ce point étaient maintenant achevés pour l'essentiel, le Conseil ayant adopté une série de révisions du *Règlement pour la solution des différends* le 4 novembre 2024.

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

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

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

28.26 Dans la note de travail A42-WP/8, la Commission a été invitée à approuver des propositions d'amendement de la résolution A41-4 de l'Assemblée, sous la forme de modifications des appendices A, C, D et G, et d'un nouvel appendice H. Faisant référence à sa note de travail A42-WP/256 révision n° 1, une délégation a proposé que des amendements soient apportés à l'appendice A en raison de la teneur de cette note. Notant que la note de travail a déjà été soumise à l'examen du Comité exécutif, il a été convenu que la question ne devrait être traitée que par un seul organe subsidiaire. Concernant la version

anglaise de l'appendice A, une autre délégation a proposé de remplacer le libellé « foster » par « fostering » à l'avant-dernière ligne. Sur ce point, il a été convenu que les modifications de forme suggérées seraient traitées au moment de l'examen du rapport de la Commission.

28.27 Après l'examen de ce point, la Commission est convenue de recommander à la Plénière d'adopter les amendements visés au paragraphe 28.20.

28.28 En conséquence, la résolution qui sera soumise à l'adoption de la Plénière est libellée comme suit :

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 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 A41-4.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut représenter une menace pour la sécurité générale,

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

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

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

Réaffirme le rôle important du droit dans la prévention et la résolution des conflits et des différends entre les nations et les peuples du monde, en particulier dans la réalisation par l'Organisation de ses buts et objectifs,

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

Considère que suivre le rythme de faits nouveaux ayant une incidence sur le droit aérien international, en analysant et en prenant en compte les besoins, les possibilités et les défis nouveaux et émergents, peut contribuer à favoriser l'adoption d'un cadre juridique plus réactif et plus adaptable pour le secteur de l'aviation, permettant ainsi à l'Organisation de rester à l'avant-garde de l'évolution de l'aviation civile internationale,

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

APPENDICE B

Procédure d'approbation des projets de conventions sur le droit aérien international

L'Assemblée,

Décide que la procédure d'approbation des projets de conventions est la suivante :

1. Tout projet de convention que le Comité juridique considère comme prêt à être soumis aux États à titre de projet final est transmis au Conseil en même temps qu'un rapport à ce sujet.
2. Le Conseil peut prendre toutes dispositions qu'il juge utiles et peut notamment communiquer le projet aux États contractants ainsi qu'à d'autres États et à des organisations internationales désignés par lui.
3. En communiquant le projet de convention, le Conseil peut y joindre des observations et donner aux États et organisations la possibilité, en leur accordant à cet effet un délai d'au moins quatre mois, de communiquer leurs observations à l'Organisation.
4. Un tel projet de convention est examiné en vue de son approbation par une conférence qui peut être convoquée à l'occasion d'une session d'Assemblée. La date d'ouverture de la conférence sera postérieure d'au moins six mois à la date de transmission du projet conformément aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus. Le Conseil pourra inviter à cette conférence tout État non contractant dont il estimera la participation utile et décidera si une telle participation comporte le droit de vote. Le Conseil pourra aussi inviter des organisations internationales à se faire représenter à la conférence par des observateurs.

APPENDICE C

Ratification des instruments internationaux de l'OACI

L'Assemblée,

Rappelant l'appendice C de sa résolution A41-4, relative à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Notant avec préoccupation que les progrès réalisés dans la ratification des Protocoles d'amendement susmentionnés, notamment ceux qui modifient les articles 50, alinéa a) et 56 adoptés en 2016, et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois, adoptés respectivement en 1995 et 1998), continuent d'être lents,

Notant également que, même si un nombre important d'États sont parties aux Protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago, il est encore nécessaire de faire avancer davantage la ratification de ces protocoles,

Considérant l'importance de ces amendements pour l'aviation civile internationale, en particulier pour la viabilité de la Convention de Chicago, et le besoin urgent corrélatif d'accélérer l'entrée en vigueur de ces amendements qui ne sont pas encore en vigueur,

Notant la nécessité d'accélérer la ratification et l'entrée en vigueur des instruments de droit aérien international élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Consciente du fait que seule une participation universelle à ces Protocoles d'amendement et autres instruments de droit aérien international permettrait d'obtenir l'unification des règles internationales qu'ils contiennent et d'en rehausser les avantages,

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les amendements de la Convention de Chicago qui ne sont pas encore en vigueur, c'est-à-dire ceux qui modifient le paragraphe final pour ajouter l'arabe et le chinois, adoptés respectivement en 1995 et 1998, aux textes authentiques de la Convention, et les amendements des articles 50, alinéa a) et 56 adoptés en 2016,

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de ratifier les protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* dans la Convention de Chicago,

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999, la Convention du Cap et le Protocole du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal de 2009, la Convention et le Protocole de Beijing de 2010, le Protocole de Montréal de 2014 et les Protocoles concernant le texte authentique quinquélingue (1995) et le texte authentique en six langues (1998) de la Convention de Chicago,

Prie instamment les États qui ont ratifié les instruments en question de fournir au Secrétaire général des exemplaires du texte et des documents qu'ils ont utilisés dans le processus de ratification et d'application de ces instruments et qui pourraient aider d'autres États à accomplir le même processus en leur servant d'exemple,

Charge le Secrétaire général de prendre, en coopération avec les États, toutes les mesures pratiques qui sont à la portée de l'Organisation afin d'apporter sur demande une assistance aux États contractants qui éprouvent des difficultés dans le processus de ratification et d'application des instruments de droit aérien, notamment en organisant des ateliers et des séminaires régionaux ou en y participant afin de contribuer à l'avancement du processus de ratification des instruments de droit aérien international.

APPENDICE D

Enseignement du droit aérien

L'Assemblée,

Considérant que l'enseignement spécialisé du droit aérien est d'une importance considérable pour l'Organisation et les États et qu'il est souhaitable d'encourager la connaissance de cette matière importante,

Accueillant avec satisfaction l'introduction du cours sur le droit aérien de l'OACI dont l'objectif est de permettre aux représentants d'autorités de l'aviation civile, d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne d'appuyer leurs organisations dans la mise en œuvre du droit aérien,

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

Demande instamment aux États d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus,

Appelle les États contractants et les parties intéressées à contribuer au Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales.

APPENDICE E

Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs (passagers indisciplinés et perturbateurs)

L'Assemblée,

Reconnaissant qu'en vertu du Préambule et de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* l'un des buts et objectifs de l'Organisation est d'encourager la planification et le développement du transport aérien international de façon à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

Constatant l'augmentation du nombre et de la gravité des incidents dans lesquels sont impliqués des passagers indisciplinés et perturbateurs à bord d'aéronefs,

Considérant les implications de ces incidents pour la sécurité des aéronefs, des passagers et de l'équipage qui se trouvent à bord,

Consciente du fait que les lois et règlements nationaux et internationaux en vigueur dans de nombreux États ne sont pas suffisants pour traiter efficacement ce problème,

Constatant d'une part la situation spéciale des aéronefs en vol et les risques inhérents à celle-ci et d'autre part la nécessité d'adopter des mesures adéquates de droit national afin de permettre aux États de traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné et perturbateur à bord des aéronefs,

Encourageant l'adoption de règles juridiques nationales permettant aux États d'exercer leur compétence pour traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné et perturbateur à bord d'aéronefs immatriculés dans d'autres États,

Notant qu'à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal les États ont adopté, le 4 avril 2014, un *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* et que la Conférence a décidé de ne pas inclure dans ce Protocole une liste d'infractions et d'autres actes, mais a recommandé une mise à jour de la Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, publiée en 2002,

Notant en outre la publication du Doc 10117 de l'OACI — *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* qui incorpore des changements corrélatifs à l'adoption du Protocole de Montréal de 2014 et contient une liste des infractions et des actes les plus susceptibles d'être commis à bord des aéronefs par des passagers indisciplinés et perturbateurs,

Prie instamment tous les États contractants d'adopter dès que possible des lois et règlements nationaux visant à traiter efficacement le problème des passagers indisciplinés et perturbateurs, en tenant compte des orientations fournies dans le *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) et en incorporant dans la mesure du possible les dispositions de la législation type ci-après,

Fait appel à tous les États contractants pour qu'ils traduisent en justice toutes les personnes au sujet desquelles ils ont des motifs raisonnables de croire qu'elles ont commis l'une quelconque des infractions et des actes indiqués dans les lois et règlements nationaux ainsi promulgués et qui relèvent de leur compétence conformément à ces lois et règlements ou pour qu'ils lancent des poursuites administratives ou toute autre forme de procédure judiciaire,

Encourage les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager l'introduction rapide et efficace de sanctions civiles et administratives dans les cas moins graves d'actes ou d'infractions liés à un comportement indiscipliné et perturbateur à bord d'un aéronef.

Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs

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

Commets 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) Commets 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) Commets 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 Forum des conseillers juridiques en aviation civile, organisé par l'OACI et accueilli par les États membres, forum qui permet aux conseillers juridiques, notamment ceux travaillant pour des organisations qui 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 et d'autres événements analogues pour la formation et le perfectionnement continus de leurs conseillers juridiques et à envisager d'organiser de temps en temps de tels événements dans leurs États et leurs régions ;
3. *Invite* les États membres à soutenir l'initiative du Forum des conseillers juridiques en aviation civile et à envisager d'accueillir des réunions ultérieures de ce forum, ainsi qu'à encourager et à aider leurs conseillers juridiques à participer et à contribuer audit forum ;
4. *Demande* au Secrétaire général d'aider les États membres à acquérir et à tenir à jour les compétences appropriées des conseillers juridiques en aviation civile, notamment en élaborant un cadre de compétences permettant de renforcer leur rôle ;
5. *Prie* instamment les États membres de soutenir les travaux de l'OACI dans le domaine juridique en encourageant leurs conseillers juridiques à participer activement aux travaux du Comité juridique, des sous-comités et équipes spéciales, des groupes d'experts, des groupes de travail et des autres organes similaires créés pour examiner les questions de droit aérien et élaborer des solutions juridiques.

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

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

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

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

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