



A40-WP/600  
LE/17  
28/9/19

**ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION**  
**COMMISSION JURIDIQUE**

**PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT**  
**SUR**  
**LES POINTS 39 et 40 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur les points 39 et 40 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

**Point 39 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique**

39:1 La Commission examine ce point de l'ordre du jour en se fondant sur la note A40-WP/9, présentée par le Conseil ; la note A40-WP/204, présentée par Singapour et coparrainée par l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, l'Arménie, l'Australie, les Bahamas, la Belgique, le Botswana, la Bulgarie, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, les États-Unis, la Fédération de Russie, Fidji, la Finlande, la Gambie, le Ghana, l'Indonésie, le Japon, le Koweït, le Nigéria, Oman, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, la Pologne, le Qatar, la République de Macédoine du Nord, la République démocratique populaire lao et le Viet Nam ; la note A40-WP/236, présentée par la République populaire de Chine ; et la note A40-WP/335, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). La Commission prend acte des notes d'information A40-WP/142, présentée par l'Inde, et A40-WP/534, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

39:2 S'agissant de la note to A40-WP/9, le Secrétariat indique que celle-ci a été établie et que la Résolution de l'Assemblée a été révisée principalement pour refléter les travaux réalisés par l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés en vue d'actualiser la Circulaire 288 — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, à la suite de l'adoption du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Protocole de Montréal de 2014). Les recommandations de l'Équipe spéciale ont été acceptées par le Comité juridique à sa 37<sup>e</sup> session, en septembre 2018, et par le Conseil en novembre 2018. L'Équipe spéciale recommandait notamment de publier les éléments indicatifs actualisés sous la forme d'un manuel, effectivement publié par la suite en tant que Document 10117 de l'OACI — *Manuel sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés ou perturbateurs*. Le Secrétariat fait remarquer que la Circulaire 288 n'a pas été supprimée, mais demeure disponible pour servir d'orientations pour les États qui n'ont pas ratifié le Protocole de Montréal de 2014. La note de travail fait également ressortir l'état de la ratification des Protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago, et les rapports sur l'introduction, en 2017, du cours sur le droit aérien international de l'OACI, initialement en anglais seulement, mais dorénavant traduit en français et en espagnol. Le Secrétariat prend acte de la décision prise par la Commission, au titre du point 38 de l'ordre du jour, de reformuler l'intitulé du point de l'ordre du jour concernant les systèmes CNS/ATM dans le programme général des travaux du Comité juridique (voir le paragraphe 38:12) et note que l'Appendice F de la Résolution de l'Assemblée doit par conséquent être actualisé pour prendre en compte l'intitulé et le degré de priorité actuels.

39:3 La note de travail, de même que les modifications de la Résolution de l'Assemblée, recueillent une large adhésion, en particulier l'Appendice E, et de nombreuses délégations expriment leur satisfaction à l'Équipe spéciale pour les efforts et le travail acharné qu'elle a consacrés à la production du Document 10117. En réponse à une question, le Secrétariat précise que le mot « civil » a été supprimé de l'Appendice et de la législation type afin de les aligner sur l'usage actuel et la terminologie des traités et des documents de l'OACI, et il reste que la législation type n'a pas vocation à s'appliquer aux aéronefs d'État, conformément au paragraphe 4 de l'article 1 de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Convention de Tokyo). Une autre délégation demande pourquoi la section sur la compétence a été supprimée de la législation type, ce à quoi le Secrétariat répond qu'elle n'est plus nécessaire étant donné que le Protocole de Montréal de 2014 comble dorénavant les lacunes de compétence de la Convention de Tokyo. La législation type, en particulier, vise

à fournir des orientations dans les domaines qui ne sont pas expressément couverts dans le Protocole, comme la liste des infractions.

39:4 Une délégation fait part de son objection au Protocole de Montréal de 2014, affirmant que celui-ci ne comporte pas de mesures concrètes pour traiter la question des passagers indisciplinés et perturbateurs, qu'il y a des limites aux mesures préventives raisonnables que les agents de sûreté en vol peuvent prendre lorsqu'existe une menace pour la sécurité d'un aéronef ou des personnes qui sont à bord, et que le texte rend difficile, pour de nombreux États, l'exercice de la compétence de l'État d'atterrissage à l'égard des auteurs d'infractions. Un observateur fait remarquer que d'importants avantages peuvent être attendus d'une large ratification du Protocole, et que les préoccupations exprimées ne valent peut-être pas pour tous les États. Une autre délégation, marquant son accord avec la note de travail, retient en particulier l'Appendice D de la Résolution de l'Assemblée et l'élargissement de l'enseignement du droit aérien aux États qui en ont besoin. Une autre délégation suggère que les travaux couverts dans deux notes de travail de la Commission économique — les notes A40-WP/182 et A40-WP/192 —, qui comprennent des éléments juridiques, auraient dû être examinés par la Commission juridique dans le cadre de son mandat ; le Secrétariat explique que les questions soulevées dans ces notes n'étaient peut-être pas en rapport avec l'adoption de traités sous les auspices de l'OACI. Selon la procédure, tout traité adopté sous les auspices de l'OACI aura été d'abord examiné par le Comité juridique, qui en aura saisi ensuite la Commission juridique.

39:5 Diverses délégations suggèrent d'apporter plusieurs modifications de forme à la Résolution de l'Assemblée, que la Commission accepte.

39:6 Singapour présente la note WP/204, qui fournit des informations sur le premier Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF) organisé par LEB et accueilli par Singapour en mai 2019. De nombreuses délégations remercient et félicitent LEB et Singapour pour le succès du Forum et reconnaissent l'importance et l'utilité d'un espace de discussion informel pour débattre de questions d'actualité ayant une incidence sur l'aviation civile internationale. Les délégations notent que la tenue régulière du Forum permettra aux conseillers juridiques œuvrant dans le secteur de l'aviation civile, par la mise en commun de l'information, d'actualiser et d'étoffer en permanence leurs compétences et leur capacité à s'acquitter efficacement de leurs responsabilités, et prient donc instamment les États d'envisager d'accueillir les prochaines éditions du Forum. Dans ce contexte, la Gambie lance une invitation à participer au cours et au séminaire de droit aérien international qu'elle accueillera en février 2020.

39:7 Certaines délégations expriment toutefois l'espoir qu'une aide financière et linguistique favorise une plus grande participation au Forum. Quelques délégations suggèrent également de conférer au Forum un caractère officiel en l'intégrant dans la hiérarchie des organes juridiques de l'OACI. Le Forum pourrait, par exemple, se tenir entre les sessions du Comité juridique, qu'il servirait en quelque sorte à préparer. Certaines délégations soulignent combien il importe d'élaborer un cadre de compétences pour les conseillers juridiques en aviation civile afin d'assurer cohérence et uniformité, tandis que d'autres insistent sur la nécessité, pour les administrations de l'aviation civile, de pouvoir compter sur des conseillers juridiques internes spécialisés. Un large accord se dégage en faveur du projet d'Appendice à la Résolution de l'Assemblée proposée dans la note WP/204. La Commission accepte la suggestion d'une délégation selon laquelle l'Appendice devrait inclure dans le mandat des conseillers juridiques en aviation civile la contribution à l'application de la règle de droit.

39:8 La Chine présente la note A40-WP/236, qui fournit des informations sur le système de gestion du crédit dans l'aviation civile chinoise. En se fondant sur sa législation, afin d'améliorer la sécurité de l'aviation et le respect des lois, la Chine a mis au point des mécanismes pertinents de gestion du crédit, y compris des mesures pour sanctionner la malhonnêteté, qui met en danger la sécurité de l'aviation et le bon ordre de son exploitation. Ces mesures s'appliquent aux entreprises, personnels et passagers chinois et étrangers. Étant donné qu'elles se sont révélées efficaces, la Chine souhaiterait partager son expérience avec les autorités de l'aviation civile et bénéficier du soutien de l'OACI pour contribuer à la promotion de la gestion du crédit.

39:9 De nombreuses délégations remercient la Chine de partager son expérience et ses informations. Certaines demandent des précisions sur l'application des mesures de crédit. La Commission prend acte de la note et accueille favorablement l'information qu'elle contient, tout en indiquant qu'il sera demandé à la Chine un complément d'information au cours de délibérations futures.

39:10 L'Association du transport aérien international (IATA) présente la note A40-WP/335, qui promeut la ratification du Protocole de Montréal de 2014. Plusieurs délégations s'expriment en faveur de la note de travail et du Protocole, et formulent des commentaires sur l'état d'avancement de la ratification du Protocole par leur État. Une délégation fait cependant part de son objection au Protocole de Montréal de 2014, faisant valoir les raisons qu'elle a déjà développées dans son intervention relative à la note A40-WP/9.

39:11 La Commission convient ensuite de recommander à la Plénière l'adoption de la résolution ci-après :

**Résolution 39/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique**

*L'Assemblée,*

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

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique à jour tels qu'ils existent à la clôture de la 40<sup>e</sup> 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 A39-11.

## **APPENDICE A**

### **Politique générale**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que 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 devenir une menace pour la sécurité générale,

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

*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.

## **APPENDICE B**

### **Procédure d'approbation des projets de conventions de 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 A39-11, 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 a) et 56 adoptés en 2016, et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois), 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,

*Reconnaissant* 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 des amendements qui ne sont pas encore en vigueur,

*Reconnaissant* la nécessité d'accélérer la ratification et l'entrée en vigueur des instruments de droit aérien 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 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 aux textes authentiques de la Convention, 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 du 2 mai 2009, la Convention et le Protocole de Beijing de 2010, le Protocole de Montréal de 2014 et les Protocoles concernant le texte authentique quinquélingue (1955) et le texte authentique en six langues (1998) de la Convention de Chicago ;

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

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

## APPENDICE D

### Enseignement du droit aérien

*L'Assemblée,*

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

*Accueillant avec satisfaction* l'introduction en 2017 du cours sur le droit aérien international de l'OACI dont l'objectif est de permettre aux représentants d'autorités de l'aviation civile, d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne d'appuyer leurs organisations dans la mise en œuvre du droit aérien ;

*Invite* le Conseil à prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement du droit aérien dans les États où cet enseignement n'a pas encore pu être donné ;

*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 et 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,

*Reconnaissant* 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 visant à amender 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* que la publication du Document 10117 de l'OACI — *Manuel sur les aspects juridiques 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 d'un aéronef 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 des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) et en incorporant dans la mesure du possible les dispositions de la législation type ci-après ;

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

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

### **Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs**

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

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

- 1) agression ou menace physique de commettre une telle agression contre un membre d'équipage ;
- 2) intimidation ou menace verbale contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 3) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins de :
  - a) protéger la sécurité de l'aéronef, de toutes personnes ou de tout bien se trouvant à bord ;  
ou
  - b) maintenir l'ordre et la discipline à bord.

#### **Section 2 : Voies de fait et autres actes qui compromettent la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord d'un aéronef**

- 1) Commet une infraction toute personne qui accomplit à bord d'un aéronef un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;
- 2) Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord, ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :
  - a) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre une autre personne ;
  - b) endommagement ou destruction délibérés de biens ;
  - c) consommation de boissons alcooliques ou de drogues menant à une intoxication.

#### **Section 3 : Autres infractions commises à bord d'un aéronef**

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

- 1) fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs lorsque cela est interdit ;
- 2) détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 3) utiliser un dispositif électronique portatif lorsque cela est interdit.

## APPENDICE F

### **Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) qui a notamment pour but de fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne a bien avancé depuis la création de ces systèmes à la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1991, et qu'elle a reçu une adhésion enthousiaste à la onzième Conférence de navigation aérienne en 2003,

*Considérant* que le cadre juridique actuel des systèmes CNS/ATM, à savoir la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée (en particulier la Charte sur les droits et obligations concernant les services GNSS), et les orientations OACI connexes (en particulier l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM), les plans régionaux de navigation et les échanges de lettres entre l'OACI et les États exploitant des systèmes de navigation par satellite, a permis le degré de mise en œuvre technique atteint jusqu'ici,

*Considérant* que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'envisager de faire appel à des initiatives régionales pour établir des mesures répondant aux questions d'ordre juridique et institutionnel qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago,

Considérant que la 13<sup>e</sup> 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 huitième 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 (GNSS) », 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,

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

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

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

*Se félicitant* de la tenue du premier Forum des conseillers juridiques en aviation civile, organisé par l'OACI et accueilli par Singapour en mai 2019, forum qui a permis 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, le cours de droit aérien international et d'autres événements analogues pour la formation et le perfectionnement continu de leurs conseillers juridiques et à envisager d'organiser de temps en temps de tels événements dans leurs États et leurs régions ;
3. *Invite* les États membres à soutenir l'initiative du Forum des conseillers juridiques en aviation civile et à envisager d'accueillir des réunions ultérieures de ce forum, ainsi qu'à encourager et à aider leurs conseillers juridiques à participer et à contribuer audit forum ;
4. *Demande* au Secrétaire général d'aider les États membres à acquérir et à tenir à jour les compétences appropriées des conseillers juridiques en aviation civile, notamment en élaborant un cadre de compétences permettant de renforcer leur rôle ;
5. *Prie instamment* les États membres de soutenir les travaux de l'OACI dans le domaine juridique en encourageant leurs conseillers juridiques à participer activement aux travaux du Comité juridique, des sous-comités et équipes spéciales, des groupes d'experts, des groupes de travail et des autres organes similaires créés pour examiner les questions de droit aérien et élaborer des solutions juridiques.

---

**Point 40 : Autres questions à examiner par la Commission juridique**

40:1 La délégation chinoise présente la note A40-WP/235, qui énonce les quatre raisons sous-tendant l'exécution d'une supervision ciblée et précise par l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC), à savoir : 1) la croissance rapide de l'industrie du transport aérien en Chine, qui a entraîné des disparités dans la gestion de la conformité ; 2) des ressources limitées, qui ont donné lieu à des moyens de supervision limités, le nombre et la qualité des inspecteurs n'ayant pas suivi le rythme de croissance de l'industrie ; 3) les progrès technologiques, qui facilitent une supervision ciblée et précise ; 4) la nécessité de réduire les coûts de la réglementation à la fois pour la CAAC et pour l'industrie. La délégation indique pourquoi elle accueillerait favorablement le soutien de l'OACI durant la prochaine phase de la promotion de la supervision ciblée et précise en Chine. Une délégation prend la parole pour faire part de son intérêt à l'égard de la nouvelle approche de la supervision adoptée par la CAAC et fait savoir qu'elle aimerait entendre d'autres États parler de leur approche.

40:2 L'Air Crash Victims' Families' Federation International (ACVF) présente la note A40-WP/434. D'après cette note, les expériences vécues par les familles des victimes d'accidents d'aviation montrent que les retards dans le versement des prestations d'assurance ont un impact négatif sur les victimes et leurs familles. Elle indique aussi qu'il est nécessaire d'améliorer la prise en charge des victimes. L'ACVF rappelle les résolutions de l'OACI relatives à l'indemnisation des victimes, prie instamment toutes les parties prenantes d'appuyer les meilleures pratiques des assureurs en matière de prise en charge des victimes, invite le Conseil à faire de la mise en œuvre des meilleures pratiques par les États un sujet du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), et demande à l'OACI d'organiser l'année prochaine un séminaire sur les meilleures pratiques dans les États en matière de prise en charge par les assureurs et les exploitants aériens pour ce qui est de l'indemnisation des victimes.

40:3 Plusieurs délégations prennent la parole pour indiquer qu'elles appuient la note A40-WP/434 et, en particulier, l'organisation du séminaire qu'elle propose. Une délégation accorde une grande valeur à la note et souligne l'importance du sujet mais fait observer que, conformément aux directives du Conseil, le point de mire de l'USOAP est la sécurité de l'aviation. Par conséquent, la mise en œuvre par les États des meilleures pratiques d'indemnisation des victimes n'est pas un sujet approprié pour l'USOAP. Une autre délégation partage ce point de vue et émet l'avis que la question des meilleures pratiques dans les États en matière d'indemnisation des victimes par les assureurs/exploitants aériens pourrait être examinée dans le cadre d'autres événements.

40:4 Le Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures (D/LEB) apprécie au plus haut point la note de l'ACVF et affirme le soutien du Secrétariat à l'objectif d'une pleine indemnisation des victimes. Il ajoute que, pour avoir vu par lui-même les terribles souffrances des victimes de la destruction du vol 17 (MH17) de Malaysia Airlines, en Ukraine, il partage les sentiments exprimés dans la note. Il fait toutefois observer que l'indemnisation des victimes n'est pas qu'une question juridique mais qu'elle nécessite une démarche multidisciplinaire. Il fait également observer que la LEB n'a pas le budget pour organiser un séminaire consacré à ce seul sujet, et il demande aux États qui appuient la note de financer un tel événement. Comme autre solution, il propose que l'ACVF soumette la question au prochain Forum des conseillers juridiques en aviation civile ou au séminaire juridique de l'OACI, qu'il est prévu de tenir en République de Corée en 2021.

40:5 La Commission commente la note A40-WP/235, accueillant favorablement l'information présentée et encourageant la Chine à faire part des prochains faits nouveaux. Elle prend acte aussi de la note A40-WP/434 et demande au Secrétariat d'étudier la possibilité de travaux futurs sur les questions

soulevées dans la note, en envisageant une approche multidisciplinaire. La Commission demande en outre au Secrétariat d'encourager l'ACVF à présenter ces questions pour examen au prochain Forum des conseillers juridiques en aviation civile ou au séminaire juridique 2021 de l'OACI en Corée.

— FIN —