



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLEE — 41^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 42 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

**FACILITER LA RATIFICATION DES INSTRUMENTS JURIDIQUES RELATIFS À
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit l'efficacité des instruments juridiques relatifs à l'aviation civile internationale élaborés ou modifiés sous les auspices de l'OACI au cours des deux dernières décennies, et présente les procédures de ratification du gouvernement chinois et la ratification de ces instruments en Chine. Elle vise à faciliter la ratification par les États membres des instruments juridiques relatifs à l'aviation civile internationale, afin de mieux réaliser les buts, les objectifs et les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* pour préserver le développement sûr, efficace et ordonné de l'aviation civile internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander aux États membres qui n'ont pas ratifié les instruments juridiques relatifs à l'aviation civile internationale de le faire ;
- b) demander au Secrétariat de promouvoir ces instruments juridiques en vue de l'adhésion des États membres.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques et à toutes les stratégies d'exécution de soutien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire pour 2023-2025 et/ou de contributions extrabudgétaires.

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) ; et <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique</i> (A40-28) Doc 10034, <i>Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs</i> Doc 9960, <i>Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale</i> Doc 9959, <i>Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs</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 9793, <i>Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles</i> Doc 9740, <i>Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1. Au fil des ans, l'OACI est devenue une plateforme importante pour la promotion de l'élaboration et de la modification des traités de droit public et privé de l'aviation internationale. De nombreux documents juridiques internationaux importants, tels que des conventions et des protocoles internationaux multilatéraux, ont été adoptés par les conférences diplomatiques organisées sous les auspices de l'OACI et convoquées par des plénipotentiaires. L'excellent travail de l'OACI dans le domaine de l'État de droit dans l'aviation civile internationale a gagné le respect universel de tous les États. Dans le processus de promotion de la législation des conventions internationales par l'OACI, le Comité juridique de l'OACI et la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures ont joué un rôle très important.

1.2. Depuis plus de 20 ans, sous les auspices de l'OACI et grâce aux efforts conjoints des collègues de l'industrie de l'aviation civile internationale, les États ont successivement adopté la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles*, 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*, le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, etc. Les instruments juridiques relatifs à l'aviation civile internationale susmentionnés rendent compte des progrès importants de la législation relative à l'aviation internationale.

1.3. En 2019, lors de la 40^e session de l'Assemblée, le Secrétariat de l'OACI a organisé la « Cérémonie des traités 2019 de l'OACI » pour promouvoir la ratification des traités multilatéraux de droit aérien par les États membres.

2. EFFICACITÉ DES INSTRUMENTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX SUSMENTIONNÉS

2.1. Le 10 mai 1999, une conférence diplomatique de l'OACI s'est tenue à Montréal. Des représentants de 121 États membres de l'OACI, d'un État non membre et de 11 organisations internationales ont participé à la conférence. Le 28 mai, la conférence a adopté la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*. Cette convention modernise et intègre le système juridique international établi par la *Convention de Varsovie* de 1929 et ses instruments modifiés, et fixe les

règles applicables au transport international de passagers, de bagages et de marchandises effectué par aéronef contre rémunération dans un cadre intégré et unifié. À la fin du mois de mai 2022, 137 États étaient parties à la Convention (193 États membres de l'OACI), couvrant plus de 98 % du trafic aérien entre les pays.

2.2. Le 16 novembre 2001, 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 à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* ont été adoptés. L'objectif de la Convention et de son Protocole est de réglementer uniformément les opérations de crédit-bail financier portant sur des matériels d'équipement mobiles de grande valeur, en renforçant la protection des intérêts des créanciers, en réduisant les risques de transaction des créanciers et des bailleurs afin de réduire les coûts de financement étrangers et les responsabilités de garantie pour l'achat et le crédit-bail d'aéronefs et, parallèlement, de créer les conditions d'un financement diversifié. Son objectif est de fournir une base juridique élémentaire aux financiers et aux bailleurs afin de réduire le risque de financement des créanciers qui achètent ou louent des aéronefs. À la fin du mois de mai 2022, 28 pays avaient signé la Convention et son Protocole, et 81 pays et territoires étaient devenus parties à la Convention et à son Protocole.

2.3. Du 30 août au 10 septembre 2010, la Conférence diplomatique sur la sûreté de l'aviation s'est tenue à Beijing, en Chine. Des représentants de 76 pays et des hauts fonctionnaires de l'OACI ont assisté à la Conférence. Après des consultations, le texte officiel d'un nouveau traité international multilatéral a finalement été établi. Les représentants de près de 20 pays ont signé la nouvelle *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing de 2010) et le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing de 2010). Deux instruments juridiques internationaux relatifs à l'aviation civile sont devenus une partie importante du projet de convention internationale de lutte contre le terrorisme. Ces deux instruments offrent une garantie juridique solide pour protéger efficacement la vie et les biens des passagers et réprimer les interventions illicites contre l'aviation civile. Le protocole de Beijing est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018. À la fin du mois de mai 2022, 35 pays avaient signé le Protocole de Beijing, 21 l'avaient ratifié, 20 y avaient adhéré, un l'avait approuvé et un l'avait accepté. La Convention de Beijing est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018. À la fin du mois de mai 2022, 34 pays avaient signé la Convention de Beijing, 23 l'avaient ratifiée, 18 y avaient adhéré, un l'avait approuvée et un l'avait acceptée. La Convention de Beijing de 2010 et le Protocole de Beijing de 2010 sont des traités importants dans le domaine du droit aérien international, qui joueront un rôle important dans la prévention et la répression des crimes internationaux contre le secteur du transport aérien international. Il s'agit là d'un modèle de réussite dans l'histoire de la législation relative à l'aviation internationale.

2.4. Du 26 mars au 4 avril 2014, l'OACI a tenu à son siège la Conférence diplomatique chargée d'examiner un amendement de la Convention de Tokyo de 1963, à laquelle ont participé des délégués de 100 États et de 9 organisations internationales. La Conférence visait principalement à aborder le problème croissant des passagers indisciplinés. Grâce aux efforts conjoints de tous les pays, le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (ci-après le « Protocole de Montréal de 2014 ») a introduit des dispositions relatives à la compétence, aux agents de sûreté en vol, aux listes d'infractions et aux recours. Le Protocole de Montréal de 2014 est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020. À la fin du mois de mai 2022, 36 pays avaient signé le Protocole de Montréal de 2014, 13 l'avaient ratifié, 22 y avaient adhéré et deux pays l'avaient accepté.

3. **PROCÉDURES DE RATIFICATION DES TRAITÉS PAR LA CHINE ET RATIFICATION DES INSTRUMENTS JURIDIQUES RELATIFS À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

3.1. La loi de la République populaire de Chine sur la procédure de conclusion des traités énonce

en détail les procédures nationales que la Chine doit suivre pour conclure des traités internationaux. À ce jour, la Chine a ratifié 29 conventions relatives à l'aviation civile internationale (dont trois n'entrent en vigueur que pour la Région administrative spéciale de Hong Kong).

3.2. En 2005, la 14^e réunion du Comité permanent de la 10^e Assemblée nationale populaire a décidé d'approuver la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, qui a été adoptée par la Conférence internationale de droit aérien tenue par l'OACI à Montréal le 28 mai 1999. Par la suite, le représentant de la Chine au Conseil de l'OACI a soumis l'instrument de ratification à l'OACI.

3.3. En 2008, la cinquième réunion du Comité permanent du 11^e Congrès national du peuple a décidé d'approuver 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* adoptés lors de la conférence diplomatique convoquée conjointement par le Conseil de l'OACI et UNIDROIT le 16 novembre 2001. Par la suite, le représentant de la Chine au Conseil de l'OACI a soumis l'instrument de ratification à l'OACI.

3.4. Le gouvernement chinois attache une grande importance à la ratification de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010. Les procédures de ratification de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010 ont commencé.