



A41-WP/607  
LE/20  
30/9/22

## **ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

### **COMMISSION JURIDIQUE**

#### **PROJET DE RAPPORT SUR LES POINTS 40 ET 41 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur les points 40 et 41 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

**Point 40 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021**

40.1 La Commission a pris note des chapitres des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021 ainsi que du supplément pour le premier semestre de 2022, qui lui avaient été renvoyés par la Plénière.



**Point 41 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique**

41.1 La Commission a examiné ce point en se fondant sur les notes A41-WP/53 (présentée par le Conseil), A41-WP/65 (présentée par l'IATA et l'IFALPA), A41-WP/124, révision n° 1 (présentée par la République de Corée), A41-WP/126, révision n° 1 (présentée par la République de Corée), A41-WP/208, révision n° 1 (présentée par la CAFAC au nom de 54 États africains : Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe), A41 WP/324, révision n° 1 (présentée par la République dominicaine, avec l'appui de l'Argentine, du Costa Rica et du Panama) et A41-WP/327 [présentée par la République dominicaine et appuyée par Aruba, le Belize, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), États membres de la CLAC]. La Commission a pris note des notes d'information A41-WP/125 (présentée par la République de Corée) et A41-WP/260, révision n° 1 (présentée par la République dominicaine).

41.2 La note A41-WP/53, présentée par le Conseil, a donné à l'Assemblée des informations sur les travaux juridiques de l'Organisation et mis en évidence les activités en cours de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), notamment le soutien apporté au Conseil et à ses comités permanents et la mise en place, il y a peu, de la Commission de recours de l'OACI. Le Secrétariat a mis à jour la Commission sur une question traitée dans la section 2 de la note, à savoir le soutien juridique de l'Équipe d'enquête d'établissement des faits constituée pour instruire l'incident concernant le vol Ryanair FR4978 survenu dans l'espace aérien du Bélarus le 23 mai 2021. Le Secrétariat a précisé qu'à sa 226<sup>e</sup> session, le 18 juillet 2022, le Conseil avait examiné un rapport actualisé sur l'enquête d'établissement des faits et avait conclu avec une vive préoccupation que la sécurité du vol Ryanair FR4978 avait été mise en péril par une fausse alerte à la bombe, communiquée à l'équipage de conduite sur ordre de hauts fonctionnaires bélarussiens. Le Conseil avait par la suite déterminé que ces actes constituaient une violation de la Convention de Chicago par la République du Bélarus. Par décision du Conseil, les conclusions et les résultats de l'enquête avaient été communiqués à l'ensemble des États membres au moyen d'une lettre aux États, envoyée le 4 août 2022, et de la publication de la version définitive du rapport sur le site web public de l'OACI. Le Conseil avait aussi décidé de soumettre cette question à l'Assemblée à sa 41<sup>e</sup> session pour examen par les États membres, conformément à l'article 54, alinéa k), de la Convention de Chicago. Le Secrétariat a estimé que cette question relevait du Comité exécutif.

41.3 Le Secrétariat a invité la Commission à examiner les travaux futurs de l'Organisation dans le domaine juridique et à se prononcer sur le programme des travaux du Comité juridique présenté au paragraphe 4.3 de la note A41-WP/53, notamment sur l'ordre de priorité des points.

41.4 Les délégations qui ont pris la parole sur ce sujet se sont dites favorables au programme des travaux tel qu'il a été établi. Deux délégations ont cependant exhorté le Comité juridique à approfondir les aspects juridiques et institutionnels du GNSS. Une délégation a insisté sur la question de la cybersécurité et la nécessité de promouvoir des protections adaptées. La Présidente a noté l'appui généralisé à la note WP/53 et la satisfaction exprimée à l'égard de la Direction et des divers groupes et équipes spéciales créés sous ses auspices.

41.5 S'agissant du point 1 du programme des travaux, « Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends », la note A41-WP/124, révision n° 1, présentée par la République de Corée, a mis en évidence les dispositions de la Convention de Chicago concernant le règlement des différends (articles 84, 85 et 86), les limites du système de règlement des différends établi au titre de la Convention, et les efforts déployés par l'OACI pour réviser ce système, notamment par l'intermédiaire de son groupe de travail sur l'examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends (WG-RRSD). Dans la note, il a été proposé que l'Assemblée soutienne les travaux du WG-RRSD et que l'OACI, une fois ces travaux achevés, organise un atelier/séminaire permettant à tous les États contractants d'échanger leurs points de vue sur les conclusions du groupe de travail. Le Secrétariat a indiqué que les travaux du WG-RRSD sur ce point se poursuivaient et qu'une séance d'information informelle en ligne se tiendrait le 17 octobre 2022 à l'intention du Groupe de travail, en amont de sa septième réunion, qui devrait se dérouler en personne, à Montréal, du 10 au 12 janvier 2023.

41.6 Plusieurs délégations se sont félicitées du travail accompli par le Président du Groupe WG-RRSD, le Rapporteur et le Secrétariat sur cette question. Une délégation a rappelé que le Conseil était un organe politique doté d'une autorité quasi judiciaire. À cet égard, il a souligné qu'il importait d'assurer l'équité pour les États en litige et de faciliter le règlement des différends. Une délégation a souligné que le Groupe avait recensé plusieurs domaines au sujet desquels le consensus était élevé, en ce qui concerne d'éventuelles révisions du Règlement, ou pour lesquels aucune révision n'était nécessaire ; il existe également plusieurs autres domaines qui nécessitent encore un complément d'examen par le Groupe. Cette délégation s'est interrogée sur la valeur ajoutée de la proposition visant à organiser un atelier/séminaire en ce moment. Il a été indiqué que la prochaine session du Comité juridique donnerait bien des occasions de présenter les résultats des travaux du Groupe. Cette opinion a été appuyée par une autre délégation qui a souligné la nature complexe de l'article 84 et qui a demandé au Groupe de poursuivre ses travaux. S'agissant de la proposition visant à organiser un séminaire/atelier, le Secrétariat a indiqué que celle-ci pourrait être réexaminée à l'issue des travaux du Groupe.

41.7 Le Président du Groupe WG-RRSD a félicité le Secrétariat, la Présidente du Comité juridique ainsi que le Rapporteur pour leur soutien aux travaux du Groupe et ont remercié les membres du Groupe WG-RRSD pour le bon esprit de collaboration au sein du Groupe. Il a également mentionné que depuis sa création, le Groupe avait tenu six réunions, deux en présentiel avant le début de la pandémie de COVID-19, puis quatre en ligne. Il a indiqué, sans préjuger des résultats des réunions ultérieures, que le Groupe WG-RRSD devrait être en mesure d'achever ses travaux grâce à deux réunions supplémentaires en présentiel, au maximum.

41.8 La Présidente du Comité juridique a souligné les difficultés que pose la tenue de réunions virtuelles, notamment le fait qu'elles sont de plus courte durée et qu'elles ne sont pas propices à des consultations informelles entre les membres, et elle a ajouté qu'en dépit de ces difficultés, le Groupe avait grandement fait avancer ses travaux. Elle a aussi souligné l'importance de ce sujet pour le Conseil ainsi que pour les parties à de futurs différends.

41.9 La Commission a pris note des progrès réalisés par le Groupe WG-RRSD, elle a aussi noté que les travaux se poursuivaient comme l'a indiqué le Secrétariat et que la proposition de la République de Corée visant à organiser un séminaire/atelier sur les résultats des travaux pourrait être réexaminée à l'issue desdits travaux.

41.10 Concernant le point intitulé « Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote à bord) et de leur intégration dans l'aviation civile », la République dominicaine a présenté la note A41-WP/327, dans laquelle elle a demandé d'inclure la question de la responsabilité civile pour l'exploitation des RPAS dans le programme des travaux du Comité juridique de l'OACI. Selon cette note, la croissance des vols RPAS nécessite un cadre uniforme de responsabilité civile, en particulier en cas de blessures ou de dommages causés par l'exploitation de RPAS. La conclusion de la note A41-WP/327 indique qu'un nouvel instrument international serait nécessaire pour traiter ces questions.

41.11 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 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.

41.12 Plusieurs délégations ont pris la parole pour affirmer l'importance des questions abordées dans la note A41-WP/327 et ont exprimé leur soutien à l'égard du sujet examiné par le Comité juridique. Une délégation, dont le délégué remplit les fonctions de rapporteur du sous-groupe du Groupe d'étude SSG-LIPA chargé de la responsabilité et de la sûreté, a rappelé les travaux antérieurs effectués dans ce domaine sous les auspices du Comité juridique et a rassuré la Commission sur le fait que la question de la responsabilité juridique, et plus particulièrement de la responsabilité relative à l'exploitation de systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), serait abordée plus rapidement et plus efficacement par le Sous-groupe. Plusieurs États se sont ensuite exprimés pour reconnaître l'importance des questions soulevées dans la note A41-WP/327 et, exprimant leur soutien aux travaux du Groupe d'étude SSG-LIPA, ils ont proposé que le Sous-groupe de la responsabilité et la sûreté poursuive ses travaux sur ces questions.

41.13 Après avoir résumé les débats, le Président a souligné que les États mesuraient l'importance des questions soulevées dans la note A41-WP/327 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.

41.14 La Présidence de l'Équipe spéciale sur l'article 12 a remercié les participants de l'Équipe spéciale qui avaient commencé ses travaux sur le point 3 du programme des travaux, intitulé « Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago », lors d'une réunion virtuelle tenue le 23 novembre 2021. Une deuxième réunion de l'Équipe spéciale se tiendra les 5 et 6 octobre 2022 en présentiel, en marge de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

41.15 En ce qui concerne le point 4 du programme général des travaux, intitulé « Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants », il a été souligné dans la note A41-WP/65, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qu'il était important de mettre sur pied des mécanismes pour gérer les passagers indisciplinés et perturbateurs qui ne se conforment pas aux règles, un problème de longue date, mais qui a été exacerbé plus récemment par l'application des mesures de lutte contre la pandémie de COVID-19. La note a fait état de trois propositions au titre de la suite à donner : sensibiliser le public afin que les voyageurs sachent ce qui constitue une conduite prohibée et soient au courant des sanctions juridiques et autres qui pourraient s'ensuivre en vertu des SARP de l'Annexe 9 – *Facilitation* ; ratifier le Protocole de Montréal de 2014 pour combler les écarts juridiques ; et mettre en place un régime de sanctions civiles et administratives comme décrit dans le Doc 10117 de l'OACI.

41.16 Le Secrétariat a renvoyé la Commission au paragraphe 4.1.4 de la note A41-WP/53, ainsi qu'au paragraphe 4 de son appendice A, en ce qui concerne l'appui qu'il avait offert aux travaux de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) lors de l'examen du Doc 10117, l'application de ce document à la mise en œuvre et à l'exécution des mesures de santé publique liées à la COVID-19, ainsi que les réponses qu'il avait apportées aux demandes de renseignements relatives au Protocole de Montréal de 2014. Il a été souligné que plus de dix États membres avaient ratifié ledit protocole depuis le début de la pandémie de COVID-19.

41.17 La Commission était consciente des questions soulevées dans la note A41-WP/65 et est convenue qu'il était important d'avoir des mécanismes en place pour dissuader efficacement les comportements indisciplinés et perturbateurs, même si les points de vue exprimés diffèrent sur l'étendue de tels mécanismes. Toutes les délégations et un observateur qui ont pris la parole ont appuyé la note de travail, qui fait part de la préoccupation sur l'importance de s'occuper du problème des comportements indisciplinés et perturbateurs à bord des aéronefs. La plupart de ces délégations ont également appuyé les trois mesures à prendre décrites dans la note, plusieurs États ayant fait savoir qu'ils imposent des sanctions administratives et pénales dans les cas d'actes ou d'infractions liés à des comportements indisciplinés et perturbateurs, certains ayant indiqué appliquer une politique de tolérance zéro à l'égard des comportements qui menacent le bon ordre dans un aéronef et la sécurité de l'appareil. Une délégation, appuyée par d'autres, a émis l'avis que l'industrie de l'aviation est la mieux placée pour mener des campagnes de sensibilisation du public ayant un maximum d'impact. Une autre délégation a souligné qu'une gestion des risques était nécessaire pour réduire la prévalence des incidents liés à des comportements indisciplinés et perturbateurs, ce qui en retour, devrait réduire la nécessité d'imposer des sanctions. Deux délégations ont fait savoir qu'elles n'étaient pas en faveur du protocole, l'une d'elles indiquant que ce dernier n'avait pas réussi à dûment moderniser la Convention de Tokyo de 1963, et elles ont fait part de préoccupations sur le caractère pratique et les limitations de certaines dispositions concernant les agents de sûreté en vol (IFSO) et la compétence de l'État d'atterrissage. D'autres délégations ont fait valoir qu'il était important de mettre en œuvre la compétence de l'État d'atterrissage, ce que les États pouvaient faire qu'ils aient ou non ratifié le Protocole de Montréal de 2014. À l'unanimité, la Commission a reconnu la nécessité pour les États d'examiner en permanence leur approche en matière de mesures d'intervention et de dissuasion pour s'occuper des passagers indisciplinés et perturbateurs.

41.18 Concernant le point 5 du programme des travaux du Comité juridique, « Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international », la note A41-WP/126, révision n° 1, présentée par la République de Corée, a mis en relief la coexistence de règles (traités ou amendements de traités) ratifiées par les États contractants avec des règles qui n'ont pas été ratifiées. Diverses solutions ont été suggérées pour accélérer la ratification d'amendements qui mettent l'accent sur la Convention de Chicago, et, si les États n'ont pas tous ratifié les instruments de droit aérien international, la possibilité d'une coexistence compatible de règles ratifiées et de règles non ratifiées. La note a proposé que l'Assemblée organise des séminaires, des symposiums, des réunions et d'autres mesures pour aider les États contractants à mieux connaître les amendements, et à convoquer une réunion de tous les États contractants pour qu'ils fassent part de leur expérience afin d'accélérer la ratification des instruments de droit aérien international.

41.19 En ce qui a trait à la première mesure à prendre de la note WP/126, le Secrétariat a fait référence à la note A41-WP/53 pour ce qui est du rapport sur le point 5 du programme des travaux, au paragraphe 4.1.7 de la note et au paragraphe 6 de l'appendice, qui résumant les mesures visant à augmenter le nombre de ratifications des instruments de droit aérien, notamment l'adoption par l'Assemblée des

résolutions promouvant la ratification, la diffusion de lettres aux États leur rappelant de ratifier certains traités de l'OACI, la participation de la Direction à des événements tendant à promouvoir la ratification et la facilitation de tels événements, et la fourniture d'assistance de la Direction au Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) pour l'élaboration et la prestation du cours de droit aérien international de l'OACI. Le Secrétariat a aussi mis l'accent sur le second événement sur les traités, tenu plus tôt durant la présente session de l'Assemblée (27 et 28 septembre), qui visait à encourager la ratification. S'agissant de la seconde mesure à prendre de la note WP/126, le Secrétariat a indiqué que la Direction a récemment tenu des réunions avec les directeurs régionaux de l'OACI afin d'aider aux questions de ratification, et elle continuera de faciliter de telles réunions, y compris avec les gouvernements et les parties prenantes de l'industrie afin de faire mieux connaître et comprendre les traités de droit aérien. Concernant l'application provisoire des traités, le Secrétariat a précisé que le Conseil avait exprimé une nette préférence pour des mesures administratives au lieu de mesures juridiques pour accélérer la ratification et l'entrée en vigueur des traités de l'OACI. L'examen le plus récent par le Conseil remontait à la neuvième séance de sa 206<sup>e</sup> session, en novembre 2015, et portait sur la possibilité d'examiner des alternatives pour faciliter l'entrée en vigueur dès que possible de l'amendement de l'article 50, paragraphe a, de la Convention de Chicago ultérieurement adopté par l'Assemblée à sa 39<sup>e</sup> session, en 2016). À cette réunion, le Président du Conseil avait noté que la majorité des Représentants n'était manifestement pas favorable à une entrée en vigueur accélérée et a jugé nécessaire de respecter les dispositions de l'article 94, selon lequel le nombre requis de ratifications pour l'entrée en vigueur de toute proposition d'amendement ne devait pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants.

41.20 Une délégation a reconnu l'importance de la ratification des instruments de droit aérien international et s'est félicitée du travail accompli par la Direction pour promouvoir la ratification.

41.21 L'Afrique du Sud a présenté la note WP/208 au nom de la Commission africaine de l'aviation civile et de 54 États africains. La note indiquait que certains aspects du système mondial de navigation par satellite (GNSS) nécessitaient des cadres/instruments juridiques supplémentaires pour guider : a) les services opérationnels ; et b) l'introduction d'un plus grand nombre de satellites dans la constellation GNSS. Elle indiquait qu'en raison de l'application accrue du GNSS comme principal moyen d'aide à la navigation pendant toutes les phases de vol, il était important d'assurer la sécurité, la disponibilité et la continuité du GNSS. Tout en indiquant que le point « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale (GNSS) » avait longtemps figuré au programme général des travaux du Comité juridique sans avoir progressé récemment, la note prenait position en faveur d'un changement de priorité du point et indiquait qu'il fallait élaborer des règlements pour tenir compte de la probabilité de propriété privée des systèmes de satellites supportant la navigation aérienne internationale en termes d'implications pour les États membres. Tout en reconnaissant que l'application des mesures proposées dans la note de travail aurait des incidences financières pour l'Organisation, il a été fait savoir que cela ne devrait pas dissuader la reprise des travaux de l'OACI concernant l'élaboration d'un cadre/instrument juridique couvrant les aspects des opérations du GNSS à l'appui du système ATM mondial.

41.22 À l'invitation du Président de la Commission, le Secrétariat a situé dans leur contexte historique les travaux menés par l'Organisation sur cette question depuis qu'elle a été inscrite au programme des travaux du Comité juridique, il y a plus de 30 ans. Il a été indiqué que les aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne étaient pris en charge par un groupe d'experts juridiques et techniques (LTEP) institué en 1995, qui s'est réuni à plusieurs reprises au fil des années. Les aspects juridiques du GNSS ont également été examinés en profondeur à la Conférence sur la mise en œuvre

des systèmes CNS/ATM à l'échelle mondiale, tenue en mai 1998. Les travaux de l'Organisation sur cette question font suite à l'adoption des résolutions de l'Assemblée A32-19, Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS, A40-28, 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) et A32-20, Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS. Le Secrétariat a fait remarquer qu'il avait suivi les activités d'autres organisations et entités en vue de recenser des travaux de fond dans le domaine, mais qu'il n'avait relevé aucun fait nouveau qui aurait nécessité de prendre en compte d'autres instruments juridiques que les résolutions de l'Assemblée en vigueur. Le Secrétariat s'est dit ouvert aux propositions concrètes que les États pourraient formuler pour faire avancer les travaux sur le point.

41.23 Le Secrétariat a en outre indiqué que les États qui fournissaient les services GNSS avaient établi des arrangements avec l'Organisation dans le cadre de l'échange de lettres relatives au système mondial de localisation (GPS) des États-Unis, qui avait eu lieu en 1994 et été réaffirmé en 2007, au système GLONASS de la Fédération de Russie, en 1996, et au système BeiDou de la Chine, en 2022. Ces arrangements prévoient l'utilisation gratuite du système, l'assurance de la conformité aux SARP et un préavis d'au moins six ans avant tout arrêt du service. Le Secrétariat a conclu que, comme pour d'autres services de navigation aérienne à longue portée, les instruments de droit aérien international demeurent applicables au GNSS et que par conséquent l'utilisation et l'exploitation actuelles du GNSS n'existent pas en dehors d'un large cadre juridique.

41.24 Plusieurs délégations qui ont pris la parole ont souscrit aux éléments présentés dans la note WP/208, et sont convenues de la nécessité de conserver le point dans le programme général des travaux du Comité juridique. Un certain nombre de délégations ont appuyé la proposition de revoir son degré de priorité dans le programme des travaux. Notant la nécessité de traiter les questions juridiques relatives au GNSS, comme celle de la responsabilité, certaines délégations ont admis qu'un débat plus large, englobant les aspects juridiques, institutionnels, techniques et pratiques du sujet serait justifié. Certaines délégations ont attiré l'attention sur les travaux menés auparavant par l'Organisation, en particulier dans le cadre du LTEP et du Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques, qui a examiné de nombreuses questions, notamment la nécessité d'un nouvel instrument relatif au GNSS. Tout en tenant compte des contraintes de ressources avec lesquelles doit compter le Secrétariat, plusieurs délégations ont souscrit à la proposition de l'une d'entre elles de réexaminer le riche socle de travaux menés par l'Organisation et de déterminer si d'éventuels faits nouveaux intervenus depuis justifieraient de reprendre la réflexion sur le point.

41.25 Dans sa synthèse des interventions, le Président a noté la déception et la frustration, bien compréhensibles, exprimées par de nombreuses délégations, de voir que les travaux sur ce point n'avaient pas progressé ces dernières années, ainsi que la très forte volonté de conserver ce point important dans le programme des travaux du Comité juridique. Notant que le degré de priorité du point avait été récemment changé, passant de 8 à 6, le Président a fait remarquer qu'un autre changement dans l'ordre des priorités ne produirait peut-être pas les résultats souhaités. Compte tenu du fait que le Secrétariat est disposé à examiner des propositions concrètes des États, et eu égard à la suggestion largement appuyée de réexaminer les travaux antérieurs sur le point, il serait préférable, pour préciser la suite des travaux, de se concentrer sur le contenu des travaux au lieu de réagencer les priorités.

41.26 La République dominicaine a présenté la note A41-WP/324, qui faisait état des progrès accomplis par cet État dans sa législation interne et soulignait combien il importait que les États membres

---

établissent des dispositions visant à prévenir ou à gérer les conflits d'intérêt, qui étaient essentielles pour assurer l'impartialité et l'efficacité de la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile. Le Secrétariat a noté que les questions examinées dans cette note étaient traitées au titre du point "Prise en compte des conflits d'intérêt" dans le programme général des travaux du Comité juridique et que la Résolution A39-8 de l'Assemblée invitait les États à prendre diverses mesures pour mettre en place un cadre juridique approprié relatif aux conflits d'intérêt.

41.27 La note de travail a recueilli une large adhésion. Certaines délégations ont fait remarquer que les conflits d'intérêt pouvaient avoir des effets néfastes sur la sécurité de l'aviation. Les délégations se sont unanimement déclarées en faveur du maintien du point au programme des travaux du Comité juridique, car il nécessite une attention constante. Une délégation a exprimé ses remerciements à l'OACI pour la publication de la compilation des dispositions de l'Organisation sur les conflits d'intérêt en 2019 et les efforts qu'elle avait déployés pour tenir cette compilation à jour. Certaines délégations ont fait valoir que des approches et des instruments juridiques différents pourraient être utilisés dans diverses juridictions pour réduire les conflits d'intérêt, en fonction des conditions locales, et une délégation a cité à cet égard ceux élaborés par les Nations Unies. Un observateur a exprimé sa satisfaction des travaux menés sur ce point et a offert de participer aux travaux futurs.

41.28 Aucune délégation ne s'est exprimée sur le point 8 du programme général des travaux du Comité juridique, "Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago".

41.29 La Commission a conclu ses délibérations et confirmé le programme des travaux du Comité juridique figurant au paragraphe 4.3 de la note A41-WP/53.