



A41-WP/608
LE/21
30/9/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

PROJET DE RAPPORT SUR LES POINTS 42 ET 43 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur les points 42 et 43 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

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

42.1 Avant d'entamer l'examen du point 42 de l'ordre du jour, la Commission a fait remarquer que le 30 septembre était la Journée internationale de la traduction et a rendu hommage au travail du personnel linguistique, qui fournit des services de traduction, d'interprétation, de terminologie, d'édition et d'appui dans les six langues officielles de l'OACI afin de faciliter le dialogue, la compréhension et la coopération parmi les États membres et ainsi de faire progresser les travaux de l'Organisation dans le domaine de l'aviation internationale, dans le respect de l'engagement qu'elle a pris à l'égard du multilinguisme.

42.2 La délégation du Canada a ensuite appelé l'attention de la Commission sur une autre journée célébrée chaque année le 30 septembre, à savoir la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation, durant laquelle les Canadiens sont invités à réfléchir sur l'histoire des Premières Nations, des Métis et des Inuits au Canada. Elle a demandé à tous les citoyens à travailler main dans la main pour faire avancer la réconciliation et la mise en œuvre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

42.3 La Commission a examiné le point 42 en se fondant sur les notes A41-WP/52, présentée par le Conseil, et A41-WP/115, présentée par la Chine. Elle a pris note de la note d'information A41-WP/401, présentée par Oman, qui propose d'accueillir la deuxième édition du Forum des conseillers juridiques en aviation civile.

42.4 S'agissant de la note A41-WP/52, le Secrétariat a mis en lumière les modifications de forme qu'il est proposé d'apporter à la résolution A40-28 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique*, et plus particulièrement à son appendice C, sur la ratification des instruments internationaux de l'OACI (ajout des dates d'adoption des protocoles portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale relatifs aux textes arabe et chinois), à son appendice D sur l'enseignement du droit aérien (élargissement de la portée de l'enseignement du droit aérien afin de promouvoir l'enseignement et la diffusion des connaissances dans ce domaine dans le monde entier) et à son appendice F, de manière à rendre compte du titre actuel de ce point, « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale », et de son rang de priorité dans le programme général des travaux du Comité juridique.

42.5 La note de travail et les modifications de la résolution A40-28 de l'Assemblée ont recueilli un large appui. En réponse à une question d'une délégation, le Secrétariat a précisé que le texte du préambule de l'appendice A de la résolution faisait écho au libellé du préambule de la Convention de Chicago. Une autre délégation a posé une question sur la proposition de modification de l'appendice D, qui, selon elle, représente un changement de fond étant donné que l'instruction est adressée à l'OACI plutôt qu'à l'un de ses organes constitutifs ou à l'une des personnes à leur tête, ce qui est peut-être incompatible avec le libellé d'autres exposés récapitulatifs adoptés par l'Assemblée dans lesquels les instructions sont adressées à l'Organisation, au Secrétaire général ou au Conseil. Le Secrétariat a précisé que ce changement avait fait l'objet de longs débats du Conseil à sa 226^e session, avec l'intention de veiller à la cohérence de la terminologie des résolutions de l'Assemblée et de donner une certaine souplesse aux différents organes de l'Organisation, qui peuvent ainsi assumer ce qui relève de leur domaine de compétence respectif.

42.6 La Commission est ensuite convenue de recommander à la Plénière d'adopter la résolution ci-après, en tenant compte de la nécessité d'assurer la cohérence terminologique des instructions avec les autres résolutions dont l'adoption par la présente session de l'Assemblée est recommandée :

~~A40-28~~A41-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 40^e-41^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 ~~A39-11~~A40-28.

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~~A40-28, 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,

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

Reconnaissant *Notant* 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, 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 du 2 mai 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 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 Charge [le Conseil et le Secrétaire général] [l'OACI] de prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement et la diffusion des connaissances dans le domaine du droit aérien dans les États où cet enseignement n'a pas encore pu être donné 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,

Reconnaissant 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 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 la publication du Document 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 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 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

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 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 ~~huitième~~ **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 (~~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 **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 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.

42.7 La Chine a présenté la note A41-WP/115, qui décrit l'efficacité des instruments juridiques relatifs à l'aviation civile internationale élaborés ou modifiés sous les auspices de l'OACI ces vingt dernières années, explique les procédures de ratification appliquées en Chine et indique les instruments qui ont été ratifiés. L'appel de la Chine invitant les États membres qui n'ont pas ratifié les instruments juridiques relatifs à l'aviation civile internationale à le faire, soulignant l'importance de la ratification dans la réalisation des buts, objectifs et principes de la Convention de Chicago pour préserver le développement sûr, efficace et ordonné de l'aviation civile internationale, a reçu un large appui. Plusieurs délégations ont insisté sur l'importance de ratifier dans les plus brefs délais les Protocoles de 2016 portant amendement de l'article 50, alinéa a) et de l'article 56 de la Convention de Chicago. Une délégation, soutenue par d'autres, a mis en avant les difficultés de ratification de certains instruments internationaux de droit aérien auxquelles sont confrontés les États en développement, notamment du fait d'un déficit de ressources humaines et financières, et a appelé à leur fournir davantage d'appui à cet égard. D'autres délégations ont aussi fait remarquer que les États plus petits disposent de ressources limitées. Le Secrétariat a rappelé les informations qu'il avait données au cours de l'examen par la Commission de la note A41-WP/53, au titre du point 41 de l'ordre du jour, concernant la gamme de mesures prises pour augmenter le nombre de ratifications d'instruments de droit aérien. Une délégation a mis en exergue le contenu des divers guides administratifs que l'OACI a établis et publiés sur la page web du Recueil des traités pour aider les États dans le processus de ratification. Certaines délégations ont ajouté qu'il importait que le Secrétariat n'ait de cesse de promouvoir la ratification de ces instruments juridiques.

Point 43 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

43.1 Singapour présente la note A41-WP/106 (avec le parrainage de 72 États dont les États membres de la Commission africaine de l'aviation civile), qui examine un cadre de compétences définissant les champs de responsabilité, les connaissances juridiques requises, les connaissances contextuelles pertinentes et les aptitudes clés des conseillers juridiques en aviation civile. Le cadre de compétences, qui figure dans l'appendice A de la note, est destiné à aider les autorités de l'aviation civile dans le recrutement, la formation et le perfectionnement professionnel des conseillers juridiques en aviation civile, de façon à renforcer leurs compétences à soutenir leurs organisations dans l'exercice de leurs fonctions en matière de réglementation, entre autres, en particulier en ce qui concerne la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, la mise en œuvre des obligations qui leur incombent en vertu de traités de droit aérien, et l'actualisation des lois et règlements nationaux.

43.2 Durant les remerciements adressés à Singapour pour la note et pour le leadership dont son délégué a fait preuve pour assurer l'exhaustivité du cadre, des délégations ont exprimé un appui solide et général à l'égard de la note et du cadre de compétences. De nombreuses délégations ont noté que le cadre sera particulièrement utile pour aider les administrations de l'aviation civile à identifier les possibilités de formation et de perfectionnement professionnel les plus avantageuses pour leurs conseillers juridiques, ce que les délégations jugent indispensable pour que ces derniers puissent s'acquitter de leurs responsabilités et relever les défis de façon efficace. Certaines délégations ont noté en particulier l'importance du cadre pour le développement de certains États. D'autres ont noté que le cadre pourrait être adapté aux circonstances nationales et régionales. Compte tenu de l'appui général exprimé pour la note de travail, la Commission a encouragé les États à envisager d'utiliser le cadre pour le recrutement, la formation et le perfectionnement professionnel de leurs conseillers juridiques en aviation civile.

43.3 La Commission a examiné la note A41-WP/105, présentée par Singapour, avec le parrainage de 42 États, qui souligne les rôles importants que le Comité juridique de l'OACI a joués au cours des 75 dernières années et les contributions qu'il a apportées à la rédaction de projets de texte destinés à des instruments de droit aérien international dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, de la responsabilité des transporteurs aériens et du financement des aéronefs, à l'interprétation de la Convention de Chicago et à la réalisation de plusieurs études sur des questions précises de droit aérien international. La note proposait que l'Assemblée adopte une résolution qui reconnaît l'apport et l'importance du Comité juridique et encourage les États et les autres parties prenantes concernées à continuer de collaborer dans le cadre de ses travaux. La Commission a aussi noté la note A41-WP/207, présentée par 54 États membres de la CAFAC, qui appelait elle aussi l'attention sur l'apport significatif du Comité juridique à l'élaboration, l'adoption et la modernisation de traités de droit aérien international et soulignait le 75^e anniversaire du Comité et la contribution de la CAFAC. Le Secrétariat s'est félicité des notes de travail présentées par Singapour et la CAFAC et a émis l'avis que le projet de résolution figurant dans l'appendice à la note A41-WP/105 témoigne de la compétence et de l'engagement du Comité juridique.

43.4 Toutes les délégations et un observateur qui ont pris la parole ont appuyé le projet de résolution joint à la note A41-WP/105 et félicité le Comité juridique pour la contribution exceptionnelle qu'il a apportée, depuis sa création, à l'élaboration et à la codification du droit aérien international. Plusieurs délégations se félicitent de l'apport remarquable ainsi que du leadership et de l'approche collaborative de Mme S. Tan (Singapour) dans la réalisation de diverses initiatives. De nombreuses délégations félicitent la Direction pour le rôle crucial qu'elle a joué dans le soutien des travaux du Comité juridique, rôle que la

Commission a salué par une ovation debout et qu'elle est convenue de reconnaître dans une modification du paragraphe 3 du projet de résolution. Certaines délégations font valoir qu'il est important que les États deviennent parties aux traités de droit aérien international afin d'en permettre l'application universelle.

43.5 La Commission est convenue par la suite de recommander à la Plénière d'adopter la résolution suivante :

Résolution A41-xx : 75^e anniversaire du Comité juridique de l'OACI

L'Assemblée, à l'occasion du 75^e anniversaire de l'établissement du Comité juridique de l'OACI :

Considérant que l'année 2022 marque le 75^e anniversaire de l'établissement du Comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par l'Assemblée de l'OACI à sa première session tenue en 1947,

Rappelant que l'établissement du Comité juridique de l'OACI fait suite au Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA),

Notant que depuis sa création, le Comité juridique a rédigé des projets de textes qui ont mené à l'adoption de vingt-quatre traités de droit aérien international dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, de la responsabilité des aéronefs et des transporteurs aériens, et du financement des aéronefs,

Notant également que le Comité juridique a contribué à la réalisation d'études traitant de questions spécifiques relatives au droit aérien international ainsi qu'à l'élaboration d'éléments indicatifs, appuyant les États membres de l'OACI et les organisations internationales dans la mise en œuvre des traités de droit aérien et des normes et pratiques recommandées (SARP),

Consciente de l'importante contribution apportée par le Comité juridique de l'OACI, fermement appuyé par le Secrétariat de l'OACI, notamment à travers la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), à l'élaboration et à la codification du droit aérien international,

Notant en outre le fait que seule une participation universelle aux traités de droit aérien international permettrait d'obtenir et de renforcer les avantages de l'unification des règles internationales qu'ils contiennent,

Déterminée à veiller à ce que le Comité juridique de l'OACI continue de jouer un rôle important pour relever les défis constants auxquels est confrontée la communauté du droit aérien international,

1. *Rend hommage* au leadership et à la vision du CITEJA qui a rédigé le premier corpus de traités de droit aérien international ;
2. *Souligne* le rôle de premier plan joué par le Comité juridique de l'OACI dans l'élaboration et la codification du droit aérien international depuis son établissement en 1947 ;
3. *Note* les nombreuses personnes qui ont contribué aux travaux du Comité juridique, notamment les représentants des États membres de l'OACI qui ont servi en qualité de présidents et de vice-présidents du Comité juridique, et au sein de ses sous-comités et groupes de travail, des groupes d'étude et groupes

d'experts du Secrétariat, en qualité de présidents, vice-présidents, rapporteurs ou membres, les représentants des organisations internationales observatrices accréditées par le Comité juridique, et la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures pour son soutien ;

4. *Réitère* la nécessité pour le Comité juridique de l'OACI de continuer à jouer un rôle de premier plan dans l'étude de questions nouvelles et émergentes qui concernent le droit aérien et la promotion de l'élaboration et de la codification du droit aérien international, renforçant par là le cadre juridique régissant l'aviation civile internationale ;

5. *Prie instamment* tous les États membres de l'OACI de promouvoir une participation universelle aux traités de droit aérien international et une conformité effective à leurs dispositions dans la perspective du renforcement de l'État de droit ;

6. *Invite* toutes les parties prenantes, notamment les États membres et les organisations concernées de la communauté de l'aviation civile mondiale, à continuer d'œuvrer ensemble au sein du Comité juridique de l'OACI en vue de contribuer à l'élaboration et à la codification du droit aérien international au profit de toutes les nations et de tous les peuples du monde.

— FIN —