



A41-WP/649
P/45
5/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

PLÉNIÈRE

RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE SUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » ET LES POINTS 40, 41, 42 ET 43 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission juridique)

Le rapport ci-joint sur la partie « Généralités » et les points 40, 41, 42 et 43 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission juridique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter la résolution 41/x.

RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. Entre le 29 septembre et le 4 octobre 2022, la Commission juridique a tenu trois séances. La Plénière a élu M. Jonathan Aleck (Australie) à la présidence de la Commission.
2. À sa première séance, la Commission a élu Mme Susanna Metsälampi (Finlande), première Vice-Présidente, et M. Peter Amaleboba (Ghana), second Vice-Président.
3. Les trois séances de la Commission ont été publiques.
4. Des représentants de 127 États membres et de plusieurs délégations observatrices ont assisté à une ou plusieurs séances de la Commission.
5. Le Secrétaire de la Commission était M. Michael Gill, Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures. M. Chunyu Ding, Directeur adjoint, était son adjoint. Les Secrétaires adjoints étaient M. Benoît Verhaegen, Chargé des relations extérieures et conseiller juridique principal, M. Arie Jacob, Chargé des affaires juridiques principal, MM. Christopher Petras, Andrew Opolot et Yaw Nyampong, Conseillers juridiques, Mme Marla Weinstein, Conseillère juridique, de même que Mme Diana Brookes, Conseillère juridique adjointe, M. Mathieu Vaugeois, Conseiller juridique adjoint, et Mme Ao Lei, Conseillère juridique adjointe. MM. Silvério Espinola et Pier-Oliver Turcot, consultants, ont aussi apporté leur concours à la Commission.

Ordre du jour et organisation des travaux

6. Les points 40, 41, 42 et 43 dont la Commission avait été saisie par la Plénière, étaient les suivants :
 - Point 40 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021
 - Point 41 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique
 - Point 42 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique
 - Point 43 : Autres questions à examiner par la Commission juridique
7. Une liste des documents et des notes de travail examinés par la Commission, par point de l'ordre du jour, figure en appendice au présent rapport.
8. Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont présentées séparément dans les paragraphes qui suivent. Les textes sont classés dans l'ordre numérique des points de l'ordre du jour examinés par la Commission.

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^e 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^e 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 A41-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 WG-RRSD, en amont de sa septième réunion, qu'il est proposé de tenir en présentiel, 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 WG-RRSD 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 WG-RRSD. À ce moment, cette délégation s'est interrogée sur la valeur ajoutée de la proposition visant à organiser un atelier/séminaire. Il a été indiqué que la prochaine session du Comité juridique donnerait bien des occasions de présenter les résultats des travaux du WG-RRSD. Cette opinion a été appuyée par une autre délégation qui, pour ce qui est de la teneur de la note A41-WP/124, révision n° 1, concernant la nature des fonctions exercées par le Conseil en vertu de l'article 84, fait valoir que ces fonctions faisaient l'objet de diverses interprétations et qu'il était par conséquent nécessaire que le WG-RRSD poursuive ses travaux, y compris sur cette question. S'agissant de la proposition de tenir un séminaire/atelier, le Secrétariat a indiqué que celle-ci pourrait être réexaminée à l'issue des travaux du WG-RRSD.

41.7 Le Président du WG-RRSD a félicité le Secrétariat, la Présidente du Comité juridique ainsi que le Rapporteur pour leur soutien aux travaux du Groupe et a remercié les membres du WG-RRSD pour le bon esprit de collaboration au sein du Groupe. Il a également mentionné que depuis sa création, le WG-RRSD 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 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 WG-RRSD 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 et précisé que les règles révisées, une fois parachevées et adoptées, ne s'appliqueront pas aux différends actuels.

41.9 La Commission a pris note des progrès réalisés par le 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 SSG-LIPA 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^e 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 délégations 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 A41-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 résument 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 A41-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. Le dernier examen effectué par le Conseil remontait à la neuvième séance de sa 206^e 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^e 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. Elle s'est félicitée du travail accompli par la Direction pour promouvoir la ratification et a fait référence aux efforts régionaux visant à promouvoir ces instruments. Elle s'est interrogée sur le manque de compréhension quant à la nature des amendements qui ont été apportés aux instruments.

41.21 L'Afrique du Sud a présenté la note A41-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 A41-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. Une délégation a noté que la Commission juridique, à la 40^e session de l'Assemblée, était convenue que le point serait élargi compte tenu de l'évolution de la navigation par satellite mais qu'il n'était pas nécessaire de travailler à l'établissement d'un cadre juridique pour le GNSS. Sans perdre de vue les contraintes de ressources avec lesquelles doit compter le Secrétariat, plusieurs délégations ont souscrit à la proposition de l'une d'entre elles de mettre à disposition des informations sur les travaux considérables effectués auparavant par le Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM. Après avoir très longuement examiné la possibilité d'un nouveau traité, ce groupe d'étude avait proposé, à la place, un cadre contractuel pour la question de la responsabilité et les aspects connexes. Il avait aussi noté que les aspects techniques étaient pris en compte dans le cadre juridico-institutionnel de la Convention de Chicago. La résolution A32-20 a été adoptée à l'issue des travaux du groupe. La délégation a suggéré que le Secrétariat continue d'être consulté sur les aspects techniques et connexes les travaux connexes concernant le GNSS,

ce qui peut aussi aider à déterminer les faits nouveaux qui se sont produits depuis, en vue de l'examen de la reprise des activités 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.

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 :

A42/1 : 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 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 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 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,

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,

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 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,

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

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

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

APPENDICE E

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

Notant qu'à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal les États ont adopté, le 4 avril 2014, un *Protocole 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 sixième point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale », ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet ;

2. *Réaffirme* qu'il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour tenir compte de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;

3. *Invite* les États contractants à envisager aussi de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago et le droit international public ;

4. *Encourage* la facilitation de l'assistance technique par l'OACI, les organismes régionaux et l'industrie pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;
5. *Invite* les États contractants, les organismes multilatéraux et les financiers privés à envisager de créer des sources supplémentaires de financement pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;
6. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties puissent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et des autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ;
7. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;
8. *Charge* le Conseil d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible (conformément aux articles 54, 55 et 83 de la Convention de Chicago).

APPENDICE G

Renforcement de la capacité et de l'efficacité des États pour la mise en œuvre des traités de droit aérien et l'actualisation des lois et règlements nationaux

L'Assemblée,

Rappelant le rôle important que joue le droit (en particulier le droit aérien) pour aider l'OACI à atteindre ses buts et ses objectifs, et lui permettre ainsi qu'à ses États membres et au secteur de l'aviation, de réagir efficacement face aux occasions, aux menaces et aux défis nouveaux et émergents concernant le développement de l'aviation civile internationale,

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

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

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

Se félicitant de la tenue du 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 a présenté la note A41-WP/106 (avec le parrainage des États membres de la Commission africaine de l'aviation civile¹, de l'Australie, des Bahamas, du Bhoutan, du Brésil, du Brunei Darussalam, du Cambodge, du Canada, des Émirats arabes unis, des États-Unis, des Fidji, de la Finlande, de Guyana, du Japon, de la Macédoine du Nord, d'Oman, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, de la République démocratique populaire lao et du Royaume-Uni), 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. Quelques délégations ont noté en particulier l'importance du cadre pour certains États en développement et petits États. D'autres ont noté que le cadre pourrait être renforcé pour ce qui est des connaissances spécifiques requises au titre des différentes catégories de compétences et adapté aux circonstances nationales et régionales, et que les ressources humaines dans le domaine considéré devaient être pris en compte. 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 l'Allemagne, de l'Argentine, de l'Association du Transport Aérien International (IATA), de l'Australie, de l'Autriche, des Bahamas, du Belize, du Bhoutan, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, de Brunei Darussalam, du Cambodge, du Canada, du Chili, de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, d'El Salvador, des Émirats arabes unis, de l'Équateur, des États-Unis, des Fidji, de la Finlande, de la Gambie, du Guatemala, de Guyana, du Honduras, de la Hongrie, de la Jamaïque, du Japon, du Mexique, du Nicaragua, d'Oman, du Panama, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de la République dominicaine, du Royaume-Uni, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), 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

¹ Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cabo Verde, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Cote d'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Guinée équatoriale, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda, République-unie de Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

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 Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)², 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 A43/1 : 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,

² Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cabo Verde, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Cote d'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Guinée équatoriale, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda, République-unie de Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

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.