



**NOTE DE TRAVAIL**

**COMITÉ JURIDIQUE – 39<sup>e</sup> SESSION**

(Montréal, 25 – 28 juin 2024)

- Point 2 :** Examen du Programme général des travaux du Comité juridique
- Point 2.2 :** Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile
- Point 2.3 :** Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la convention de Chicago
- Point 2.4 :** 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
- Point 2.6 :** Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale
- Point 2.7 :** Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts
- Point 2.8 :** Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago

**EXAMEN D'AUTRES POINTS INSCRITS AU PROGRAMME GÉNÉRAL  
DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**1. INTRODUCTION**

1.1 La présente note de travail rend compte des travaux portant sur les points 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7 et 2.8 du Programme général des travaux du Comité juridique, qui ne sont pas traités dans les notes LC/39-WP/2-2 et WP/2-3.

1.2 Le 30 mai 2022, à la quatrième séance de sa 226<sup>e</sup> session, le Conseil a confirmé les points traités aux paragraphes 2 à 7 ci-après comme étant, respectivement, les priorités n<sup>os</sup> 2, 3, 4, 6, 7 et 8 du Programme général des travaux du Comité juridique. Cette décision a ensuite été entérinée par l'Assemblée à sa 41<sup>e</sup> session (Montréal, 27 septembre – 7 octobre 2022).

## **2. ASPECTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX DES VOLS D'AÉRONEFS NON HABITÉS (SANS PILOTE) ET DE LEUR INTÉGRATION DANS L'AVIATION CIVILE**

2.1 Pour donner suite d'une proposition de l'Assemblée à sa 40<sup>e</sup> session (Montréal, 24 septembre – 4 octobre 2019) de constituer un groupe qui serait chargé, sous l'égide du Secrétariat, d'assurer une interface entre les travaux juridiques et techniques de l'Organisation sur les aéronefs sans pilote, un Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) a été mis en place en février 2020. Lors de sa première réunion, tenue le 10 août 2021, le SSG-LIPA a décidé de se doter de deux sous-groupes, à savoir le Sous-groupe de la conformité à la Convention de Chicago (SSG-LIPA-CCSG) et le Sous-groupe de la responsabilité et de la sûreté (SSG-LIPA-LSSG).

2.2 À sa 41<sup>e</sup> session (Montréal, 27 septembre – 7 octobre 2022), l'Assemblée a noté que les travaux du SSG-LIPA et de ses sous-groupes étaient en cours, mais les travaux se sont poursuivis en 2023 dans le cadre de multiples réunions des sous-groupes. Le SSG-LIPA-LSSG a examiné l'application des instruments internationaux pertinents à l'exploitation d'aéronefs sans pilote et, pour compléter son analyse, a discuté des questions de responsabilité et d'assurance potentielles avec des assureurs et réassureurs mondiaux. Le SSG-LIPA-CCSG a quant à lui poursuivi son examen de l'interprétation et de l'application de certains aspects critiques de la Convention de Chicago en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs sans pilote, comme l'obligation d'avoir le certificat de navigabilité à bord de l'aéronef et l'exploitation en haute mer. Les États continuent largement de dire qu'il est nécessaire de poursuivre les travaux sur le cadre juridique international applicable à l'exploitation d'aéronefs non habités (sans pilote). D'autres réunions des sous-groupes devraient avoir lieu au cours du second semestre de l'année 2024.

## **3. PROCESSUS ET PROCÉDURES PERMETTANT AUX ÉTATS DE S'ACQUITTER DES OBLIGATIONS QUI LEUR INCOMBENT EN VERTU DE L'ARTICLE 12 DE LA CONVENTION DE CHICAGO**

3.1 Lors des réunions qu'elle a tenues en 2022 et 2023, l'Équipe spéciale sur l'article 12<sup>1</sup> a examiné le champ d'application de l'article 12 de la Convention de Chicago et les questions juridiques découlant de sa mise en œuvre. La mise au point d'un outil en ligne pour l'échange d'informations sur le respect et l'application de l'article 12 a également été envisagée.

3.2 L'Équipe spéciale a décidé de créer des sous-groupes chargés d'étudier le champ d'application de l'article 12 et les questions juridiques connexes (Sous-groupe sur l'examen du champ d'application – SSG) et d'envisager la mise au point d'un outil en ligne pour l'échange d'informations entre les États concernant l'article 12 (Sous-groupe des outils – STG).

3.3 Une enquête juridique visant à mieux comprendre l'état d'avancement de la mise en œuvre, les défis et les besoins des États concernant l'article 12 a été achevée en mai 2023. Cette enquête, à laquelle ont répondu 94 États, a été évaluée par le Secrétariat, et a analysé les résultats communiqués aux sous-groupes de l'Équipe spéciale. Les résultats de l'enquête aideront l'Équipe spéciale à poursuivre l'étude des questions connexes.

---

<sup>1</sup> L'Équipe spéciale sur l'article 12 est composée des membres suivants : Australie, Brésil, Canada, Colombie, Chine, Émirats arabes unis, États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, France, Ghana, Grèce, Jordanie, Oman, Qatar, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni, Singapour, Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Association du transport aérien international (IATA) et Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA).

3.4 Les travaux se poursuivent actuellement dans le cadre des sous-groupes afin d'élaborer des réponses aux principales questions concernant le champ d'application et la mise en œuvre de l'article 12 et d'examiner la forme et le contenu d'un outil en ligne pour l'échange d'informations relatives à cet article.

#### **4. 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**

4.1 Comme l'indique la note LC/39-WP/2-3, le Secrétariat s'est attaché à promouvoir la ratification et la mise en œuvre des traités adoptés dans ce domaine, en particulier la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing de 2010<sup>2</sup>, qui contiennent des dispositions applicables aux cyberattaques contre l'aviation civile, et le Protocole de Montréal de 2014<sup>3</sup>, qui traite de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

4.2 S'agissant de la poursuite des travaux sur la pertinence des traités de droit aérien international existants pour faire face aux cyberattaques contre l'aviation civile et déterminer les travaux futurs à cet égard, une enquête juridique destinée aux États a été élaborée pour évaluer la mise en œuvre par ces derniers des dispositions pertinentes des traités de droit aérien international dans leur législation nationale.

#### **5. ÉTUDE DES QUESTIONS JURIDIQUES INTERNATIONALES RELATIVES AUX SYSTEMES ET SERVICES MONDIAUX PAR SATELLITE A L'APPUI DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE**

5.1 Lors de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le Secrétariat a rendu compte de l'évolution des 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. En particulier, 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 Système mondial de navigation par satellite (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. Il a en outre été expliqué que les travaux de l'Organisation sur cette question faisaient suite à l'adoption des résolutions de l'Assemblée A32-19, *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS*, A32-20, *Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS*, et 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)*. Le Secrétariat a fait remarquer qu'il avait suivi les faits nouveaux dans 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.

5.2 Au titre de ce point, l'Assemblée a également examiné la note A41-WP/208, présentée par l'Afrique du Sud, au nom de la Commission africaine de l'aviation civile et de 54 États africains, qui a indiqué que certains aspects du GNSS nécessitaient des cadres/instruments juridiques supplémentaires

---

<sup>2</sup> *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, faits à Beijing le 10 septembre 2010.

<sup>3</sup> *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, fait à Montréal le 4 avril 2014.

pour guider : a) les services opérationnels ; et b) l'introduction d'un plus grand nombre de satellites dans la constellation GNSS. Il était indiqué dans la note 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.

5.3 Au cours des délibérations de l'Assemblée, de nombreuses délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que les travaux sur ce point n'avaient pas progressé au cours des dernières années. À cet égard, le maintien de ce point dans le programme des travaux du Comité juridique a reçu un soutien massif. 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 a été entendu qu'il serait préférable, pour préciser la suite des travaux, de se concentrer sur le contenu des travaux au lieu de réagencer les priorités.

## 6. EXAMEN D'ORIENTATIONS SUR LES CONFLITS D'INTÉRÊTS

6.1 Conformément à la résolution A39-8 de l'Assemblée, qui a défini les travaux futurs de l'Organisation sur la question des conflits d'intérêts dans l'aviation civile, le Secrétariat a élaboré une compilation des dispositions de l'OACI (Orientations de l'OACI sur les conflits d'intérêts en aviation civile) qui a été présentée à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique. Cette compilation comprend les dispositions de l'OACI sur les conflits d'intérêts concernant la sécurité et la sûreté de l'aviation, les enquêtes sur les accidents et les incidents, ainsi que la politique du transport aérien qui figurent dans les Annexes 13, 17 et 19 de l'OACI et dans une douzaine de manuels de l'OACI. Elle est disponible sous une forme permanente depuis juillet 2019, dans toutes les langues de travail de l'Organisation.

6.2 À sa 41<sup>e</sup> session, l'Assemblée a noté que le Secrétariat procéderait à d'autres révisions et actualisations de la compilation afin d'y intégrer tous les changements qui auraient pu être apportés depuis 2019 aux dispositions et éléments indicatifs relatifs aux Annexes concernées. Une deuxième édition de la compilation est actuellement en cours d'élaboration et devrait être publiée en 2024-2025. Lors des délibérations de l'Assemblée sur ce sujet, 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.

## 7. MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 21 DE LA CONVENTION DE CHICAGO

7.1 À sa 41<sup>e</sup> session, l'Assemblée a noté que le Comité juridique, à sa 37<sup>e</sup> session (Montréal, 4 – 7 septembre 2018), avait également entériné, en principe, la recommandation de l'Équipe spéciale sur la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago (A21TF) d'inclure un modèle de certificat de radiation des aéronefs dans l'Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*. Il a également été noté que le Secrétariat avait soumis le modèle de certificat de radiation d'aéronef proposé par l'A21TF à l'Équipe spéciale sur la transférabilité transfrontières (XBT-TF) et que le Conseil, à la huitième séance de sa 225<sup>e</sup> session (7 mars 2022), avait examiné le modèle de certificat de radiation d'aéronef proposé et adopté l'Amendement n<sup>o</sup> 7 de l'Annexe 7.

## 8. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

8.1 Le Comité juridique est invité à examiner la présente note de travail et à prendre les dispositions qu'il juge nécessaires.