

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 37 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

PROGRAMME DES TRAVAUX DE L'ORGANISATION DANS LE DOMAINE JURIDIQUE

SOMMAIRE

La présente note contient le projet de programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique pour la période 2005-2006-2007.

La décision de l'Assemblée figure au paragraphe 6

1. PROGRAMME DES TRAVAUX DE LA DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES

1.1 Les fonctions permanentes du Secrétariat dans le domaine juridique sont énoncées dans le Budget-Programme de l'Organisation pour 2005, 2006 et 2007. Elles comprennent la communication d'avis et d'assistance juridiques au Secrétaire général, à d'autres Directions de l'OACI, aux bureaux régionaux et aux États membres de l'OACI; des recherches, des avis et services juridiques, notamment la préparation de la documentation nécessaire au Conseil et à ses organes auxiliaires, à l'Assemblée, au Comité juridique, aux conférences diplomatiques et à d'autres réunions; des contributions d'ordre juridique aux activités CNS/ATM de l'OACI; l'exercice de fonctions relatives aux accords internationaux dont l'OACI est le dépositaire; l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques; la compilation des lois et règlements nationaux sur l'aviation civile; l'établissement de divers rapports, par exemple les éléments destinés à l'annuaire juridique des Nations Unies; la représentation du Secrétaire général en cas d'appels portés devant la Commission mixte consultative d'appel et le Tribunal administratif de l'Organisation des Nations Unies; la représentation du Secrétaire général pour tout autre litige dans lequel l'OACI peut être engagée; la coopération avec les Nations Unies et d'autres organisations pour les questions d'ordre juridique; l'établissement d'une base de données juridiques de l'OACI; et toutes autres fonctions connexes de nature juridique.

1.2 La Direction des affaires juridiques fournit des services et des avis au Conseil en ce qui concerne le règlement de différends en aviation civile conformément à l'article 84 de la Convention de Chicago, et en ce qui concerne certaines questions soumises au Conseil conformément à l'article 54, alinéa n).

1.3 La Direction des affaires juridiques collabore avec les Nations Unies et d'autres organisations à l'établissement de projets de conventions et d'études des instruments existants qui peuvent avoir une incidence sur l'aviation civile internationale. La Direction suit les délibérations de l'Organisation des Nations Unies et d'autres organisations internationales sur des questions relatives au droit aérien ou qui présentent un intérêt pour l'Organisation, et examine leurs décisions.

2. QUESTIONS JURIDIQUES AU CONSEIL

2.1 Au cours de ses travaux ordinaires, le Conseil traite de diverses questions de caractère juridique qui peuvent se présenter de temps à autre. La constitution du Comité juridique prévoit que le Conseil a pour fonction d'approuver le programme général des travaux du Comité, dont la teneur est établie par le Comité. Le paragraphe 5 de la constitution du Comité juridique prévoit en outre que le Conseil arrête la date, le lieu et l'ordre du jour provisoire des sessions du Comité juridique, dont il convoque les sessions. Conformément aux *Procédures d'approbation des projets de conventions de droit aérien international* (Résolution A31-15 de l'Assemblée, Appendice B), lorsque le Comité juridique lui transmet un projet final de convention, le Conseil peut prendre toutes dispositions qu'il juge utiles et peut notamment communiquer le projet aux États en y portant ses observations. Le Conseil convoque aussi une conférence diplomatique en vue de l'approbation du projet de convention.

3. PROGRAMME DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE

3.1 Selon la Règle 8 de son Règlement intérieur (Doc 7669-LC/139/5), le Comité juridique établit et met à jour, sous réserve de l'approbation du Conseil, un programme général des travaux qui comprend les sujets proposés par le Comité; de plus, le programme comprend toute question proposée par l'Assemblée ou le Conseil.

3.2 Lors de sa 34^e session (extraordinaire), l'Assemblée n'a pas modifié le programme général des travaux du Comité juridique dont elle avait décidé lors de sa 33^e session. Ce programme contenait les points ci-après, dans l'ordre de priorité indiqué :

- 1) Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), de la création d'un cadre juridique;
- 2) Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants;
- 3) Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques);
- 4) Examen de la modernisation de la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952;
- 5) Examen de la question de la ratification des instruments de droit aérien international;
- 6) *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* — Incidences éventuelles sur la Convention de Chicago, sur ses Annexes et sur d'autres instruments de droit aérien international.

3.3 Le 25 novembre 2002, à la dixième séance de sa 167^e session, le Conseil a décidé de maintenir le point « Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques) » au programme des travaux, mais de réduire son ordre de priorité du n° 3 au n° 4, et de porter le point « Examen de la modernisation de la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952 » de l'ordre de priorité n° 4 au n° 3. Ce point était le point principal de la 32^e session (Montréal, 15 – 21 mars 2004) du Comité juridique, qui n'a pas apporté de changements au programme des travaux amendé par le Conseil le 25 novembre 2002.

3.4 En conséquence, le programme des travaux approuvé par le Conseil contient les points ci-après, dans l'ordre de priorité indiqué :

- 1) Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), de la création d'un cadre juridique;
- 2) Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants;
- 3) Examen de la modernisation de la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952;
- 4) Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques);
- 5) Examen de la question de la ratification des instruments de droit aérien international;
- 6) *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* — Incidences éventuelles sur la Convention de Chicago, sur ses Annexes et sur d'autres instruments de droit aérien international.

3.5 Des renseignements supplémentaires sur les points 1, 3 et 4 du programme des travaux sont présentés séparément, dans les notes de travail A35-WP/75, A35-WP/18 et A35-WP/16 respectivement. L'appendice à la présente note donne des détails sur les points 2, 5 et 6.

4. RÉUNIONS JURIDIQUES

4.1 Aux fins de la planification et du budget, les réunions juridiques suivantes sont envisagées pour la période 2005, 2006 et 2007 :

- 2005 : une conférence diplomatique et une session du Sous-Comité du Comité juridique;
- 2006 : une session du Comité juridique;
- 2007 : un séminaire juridique régional.

4.2 Dans le but de réduire les coûts, aucun séminaire juridique régional n'est prévu pour 2005 et 2006.

5. INCIDENCES FINANCIÈRES DE LA MESURE PROPOSÉE

5.1 Les travaux proposés dans la présente note seraient réalisés dans le cadre des ressources disponibles au titre du projet de budget-programme (Affaires juridiques) pour le triennat 2005-2006-2007.

6. DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE

6.1 L'Assemblée est invitée à examiner le programme des travaux futurs de l'Organisation dans le domaine juridique, à exprimer ses vues, le cas échéant, et à prendre les décisions qu'elle estime nécessaires à ce sujet.

APPENDICE

Point 2 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants

En ce qui concerne ce point, l'Assemblée a adopté lors de sa 33^e session la Résolution A33-4 : *Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)*. En parallèle, elle a décidé d'entériner la recommandation du Conseil visant à poursuivre l'examen de l'opportunité d'un instrument international (par ex., un protocole à la Convention de Tokyo de 1963), et de demander au Conseil de rendre compte de la question lors de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée. La Circulaire 288 LE/1 de l'OACI – *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs* a été envoyée aux États sous couvert de la lettre LE 4/59-02/49 du 28 juin 2002, afin de les aider dans la mise en œuvre de la Résolution A33-4. À la septième séance de sa 164^e session, le 30 novembre 2002, le Conseil a décidé de vérifier dans quelle mesure les États contractants ont donné suite à la demande qui leur a été faite d'incorporer la législation type dans leurs lois nationales, et de comparer les exigences imposées par ces lois nationales à celles de la législation type, avant de convoquer une nouvelle réunion du Groupe d'étude du Secrétariat. À cette fin, un sondage a été effectué auprès des États, au moyen de deux lettres qui ont recueilli un total de 76 réponses au 4 novembre 2003.

La plupart des États participants ont indiqué qu'ils connaissaient le problème des passagers indisciplinés/perturbateurs et qu'ils ont pris des mesures pour y remédier. Dix-huit États, représentant environ **24 %** des États répondants et à peu près **10 %** du nombre total des États contractants, ont indiqué avoir incorporé dans leurs lois nationales, en totalité ou en partie, la législation type recommandée dans la Résolution A33-4. Trente États contractants, soit environ **39 %** des réponses, ont indiqué qu'ils étaient en train d'étudier ou de mettre en œuvre la résolution. Certains États ont émis des réserves concernant la «transplantation» directe du libellé de la législation type dans leurs lois nationales respectives, car elle risquait de compromettre la cohésion de leur régime juridique. En ce qui concerne la clause de compétence de la Section 4 de la législation type, certaines réponses tradiraient une attitude prudente pour ce qui est d'élargir la juridiction en fonction du point d'atterrissage de l'aéronef à bord duquel le délit a été commis.

Compte tenu des résultats du sondage, le Conseil a décidé le 24 novembre 2003, à la dixième séance de sa 170^e session, de rendre compte de l'état de la mise en œuvre de la Résolution A33-4 à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée et de demander d'autres instructions à l'Assemblée en la matière.

Point 5 : Examen de la question de la ratification des instruments de droit aérien international

La 31^e session du Comité juridique (Montréal, 28 août – 8 septembre 2000) a accordé la priorité n° 5 dans son programme général des travaux à la question «*Examen de la question de la ratification des instruments de droit aérien international*». Cette question a été maintenue au programme des travaux avec la même priorité par l'Assemblée (33^e session,

25 septembre – 5 octobre 2001), par le Conseil lors de ses réunions ultérieures et par le Comité juridique (32^e session, Montréal, 15 – 21 mars 2004).

Depuis la 33^e session de l'Assemblée, la collection de traités présentée sur le site Web de l'OACI (page Web de la Direction des affaires juridiques) a été élargie. Des listes complètes supplémentaires des parties aux instruments de droit aérien ont été affichées après vérification auprès d'autres dépositaires. Cette tâche se poursuit. En outre, une nouvelle source d'informations concernant les traités a été ajoutée à la collection, à savoir une liste chronologique de toutes les activités des dépositaires en ce qui concerne les instruments de droit aérien international («Nouvelles ratifications»).

Trois nouveaux instruments internationaux du droit aérien sont entrés en vigueur depuis, le plus important étant la Convention de Montréal de 1999. En ce qui concerne la Convention de Chicago, douze des quinze amendements sont aujourd'hui entrés en vigueur. Sur les quinze amendements, treize ont été ratifiés par plus de cent parties.

Des guides visant à faciliter la ratification par les États ont été établis par la Direction des affaires juridiques pour tous les amendements de la Convention de Chicago et des protocoles connexes non encore en vigueur, ainsi que pour certains autres instruments de droit aérien. D'autres guides sont établis dans la mesure où les ressources le permettent. Ils sont disponibles sur demande et certains sont périodiquement envoyés par lettre aux États et distribués lors de séminaires juridiques. On peut les obtenir sur le site Web de l'OACI réservé aux États contractants (www.icao.int/icaonet). Le Secrétariat continuera de prendre les mesures administratives nécessaires afin d'encourager encore la ratification, comme l'élaboration et la diffusion de guides de ratification, la promotion de la ratification au cours de diverses activités telles que des séminaires, et le Président du Conseil ainsi que le Secrétaire général continueront d'insister sur les questions de ratification au cours de leurs visites dans les États.

Point 6 : *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* — Incidences éventuelles sur la Convention de Chicago, sur ses Annexes et sur d'autres instruments de droit aérien international

Ce point a été conservé au programme général des travaux à des fins de suivi, et il n'y a pas eu de faits marquants dans ce domaine depuis la 33^e session de l'Assemblée. Lors de la 32^e session du Comité juridique (Montréal, 15 – 21 mars 2004), une délégation a soutenu que les États côtiers devraient bénéficier d'un droit préférentiel de fournir des services de navigation aérienne au-dessus de la zone économique exclusive (ZEE). Cette vue a été contestée par une autre délégation qui a fait remarquer que, même si les États côtiers bénéficient de certains droits dans la ZEE, il n'y a pas de droit conventionnel ou coutumier applicable qui reconnaisse quelque priorité que ce soit en matière de fourniture de services de navigation aérienne au-dessus de cette zone. Le Comité juridique a pris note de ces avis divergents.