



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE POUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » ET SUR LES POINTS 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 ET 38 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président de la Commission juridique)

Le rapport ci-joint sur la partie « Généralités » et sur les points 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 et 38 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission juridique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter les Résolutions 36/1 et 37/1.

Note.— Prière d'insérer le texte dans le dossier de rapport, après avoir détaché la page couverture.

RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. Du 30 septembre au 4 octobre 2004, la Commission juridique a tenu trois séances. M. H. Kjellin (Suède) a été élu Président de la Commission par l'Assemblée plénière.
2. À sa première séance, la Commission a élu M^{me} S. H. Tan (Singapour) Première Vice-Présidente et M. J. Salazar (Colombie) Second Vice-Président.
3. Les trois séances de la Commission ont été publiques. Sur recommandation du Comité exécutif, l'Assemblée est convenue de la suspension des procès-verbaux des séances de la Commission juridique à la 35^e session de l'Assemblée.
4. Des représentants de 78 États contractants et 7 délégations ayant qualité d'observateur ont assisté à une ou plusieurs séances de la Commission.
5. Le Secrétaire de la Commission était M. D. Wibaux, Directeur des affaires juridiques. M. S.A. Espínola, Sous-Directeur des affaires juridiques, était son suppléant, et M. J.V. Augustin, Conseiller juridique principal, était son assistant. Le Secrétaire était également assisté par MM. B. Verhaegen, Conseiller juridique ; J. Huang, Conseiller juridique et A. Jakob, Conseiller juridique.

Ordre du jour et organisation des travaux

6. Les points 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 et 38 de l'ordre du jour, dont la Commission avait été saisie par la Plénière, ont été examinés comme suit :

Point 7 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2001, 2002 et 2003

Point 8 : Budget-Programme pour 2005, 2006 et 2007

Point 33 : Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

Point 34 : Rapport d'avancement sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952

Point 35 : Assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

Point 36 : Rapport sur la création d'un cadre juridique pour les systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS

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

Point 38 : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur

6.1 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.

6.2 Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont mentionnées 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 7 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2001, 2002 et 2003

7:1 La Commission *prend note* du Chapitre VI (Questions constitutionnelles et juridiques) des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2001 (Doc 9786), 2002 (Doc 9814) et 2003 (Doc 9826), ainsi que du Supplément pour le premier semestre de 2004 (Doc 9826 – Supplément), qui lui ont été renvoyés par la Plénière.

Point 8 : Budget-Programme pour 2005, 2006 et 2007

8:1 La Commission *prend note* du Budget-Programme présenté dans la Partie IV de la note A35-WP/20, AD/2, Rectificatifs n^{os} 1 et 2 et Additif n^o 1.

Point 33 : Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

33:1 La Commission examine ce point sur la base de la note WP/16, qui contient un rapport d'avancement concernant les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques), présentée par le Conseil, et sur la note WP/117, présentée par l'Association latino-américaine de droit aéronautique et spatial (ALADA).

33:2 La délégation de l'Irlande exprime sa satisfaction à propos des avancées réalisées dans les négociations contractuelles entre Aviareto et l'OACI, ainsi que dans la mise en œuvre du Registre international ; elle déclare que son gouvernement appuie fortement l'établissement du Registre sur son territoire. L'Irlande prépare la législation nécessaire en vue de ratifier la Convention et le Protocole du Cap dans le proche avenir.

33:3 Une délégation rappelle que son pays est déjà devenu partie à la Convention et au Protocole, et encourage les autres États à en faire autant. Cinq autres délégations encouragent également les États à ratifier la Convention et le Protocole. Une organisation observatrice indique qu'elle a produit, conjointement avec une autre organisation observatrice, une note à présenter sur ce point à la Commission juridique, mais que cette note n'a pas encore été distribuée. Les États y sont encouragés à ratifier la Convention et le Protocole.

33:4 Une autre organisation observatrice considère que la Convention et le Protocole sont susceptibles de soulever des difficultés juridiques dans les juridictions latino-américaines, mais que les considérations de nature économique pourraient l'emporter dans la prise de décisions concernant la ratification des instruments du Cap. Les dispositions de la Convention et du Protocole relatives aux options de participation ou non-participation aideraient les États à surmonter de telles difficultés juridiques.

33:5 Une délégation rappelle la participation active de son pays aux travaux qui ont abouti à l'adoption des instruments du Cap ainsi qu'aux travaux en cours de la Commission préparatoire pour le Registre international. Son pays a aidé à l'organisation de deux séminaires : le premier sur ce qui était alors le projet de Convention et de Protocole (de concert avec l'OACI et UNIDROIT), et le second sur la ratification de la Convention et du Protocole (organisé par UNIDROIT de concert avec l'OACI). La documentation de ces séminaires peut être communiquée aux autres États qui le souhaiteraient, pour les aider. Deux délégations sont reconnaissantes de cette offre de mettre la documentation à la disposition d'autres États.

33:6 Une délégation rappelle que son pays a lancé en 1988 le concept de garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et qu'il a toujours, depuis lors, appuyé la mise en œuvre d'un tel concept par un instrument conventionnel, eu égard aux avantages qui peuvent en découler pour les États tant développés qu'en développement. Son pays a signé la Convention et le Protocole et introduit des dispositions législatives en vue de la mise en œuvre des instruments du Cap. La délégation prend acte des avancées réalisées par l'OACI et la Commission préparatoire pour le Registre international dans leurs travaux pour l'établissement du Registre. Elle observe en outre qu'il reste deux questions pour mettre les choses en accord avec la Convention et le Protocole. Le Conseil devra prendre sa décision formelle de devenir l'Autorité de surveillance et, afin d'assurer la confiance dans le Registre international, il faudra veiller à ce que celui-ci soit en accord avec la Convention et le Protocole et avec la

Résolution n° 2 de la Conférence diplomatique du Cap, spécialement en ce qui concerne l'assurance, la responsabilité et la participation des États à la surveillance. Il ne devrait y avoir aucune dilution du rôle institutionnel de l'Autorité de supervision.

33:7 Une délégation félicite l'OACI et UNIDROIT pour leur travail dans le contexte des instruments du Cap et indique que son pays prend les mesures nécessaires pour les ratifier. Ces instruments sont aussi le résultat d'une coopération entre les États et l'industrie, et ils favoriseront la disponibilité d'un crédit moins cher, contribuant également ainsi à améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale. La délégation fait savoir que son pays est disposé à aider d'autres États à propos de la ratification de la Convention et du Protocole, s'ils le désirent.

33:8 Résumant les débats, le Président souligne les avantages économiques des instruments du Cap, le solide appui manifesté pour ces instruments, l'encouragement donné aux États pour ratifier ces instruments le plus tôt possible, et la confiance de la Commission qu'il sera satisfait aux règles et principes des instruments par le fait que le Registre international soit opérationnel pour février 2005. Il note aussi que certains États sont disposés à fournir des renseignements qui aideront d'autres États dans leur processus de ratification.

33:9 Comme résultat du débat, la Commission *prend acte* des notes de travail mentionnées au paragraphe 33:1.

Point 34 : Rapport d'avancement sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952

34:1 Ce point est examiné sur la base des notes WP/18 présentée par le Conseil, WP/135 présentée par la Turquie, WP/266 présentée par la Grèce et WP/118 présentée par l'Association latino-américaine de droit aéronautique et spatial (ALADA).

34:2 La note WP/18 présente à l'Assemblée, pour information, un rapport d'avancement concernant des travaux de modernisation de la Convention de Rome de 1952 depuis sa 33^e session. Il indique qu'une étude du Secrétariat sur la question a été examinée par le Conseil, qui, le 5 juin 2002, a créé un groupe d'étude du Secrétariat pour aider celui-ci dans les travaux futurs à ce sujet. Avec l'aide de ce groupe, le Secrétariat a produit un projet de convention relative aux dommages causés aux tiers par des aéronefs étrangers. Le Comité juridique a examiné ce projet à sa 32^e session. À la suite de ses délibérations, il a conclu qu'il fallait encore des travaux dans certains domaines. Le 31 mai 2004, le Conseil a décidé d'instituer un Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952, pour poursuivre les travaux.

34:3 La note WP/135 évoque l'absence de consensus sur les éléments cruciaux du projet de convention lors de la 32^e session du Comité juridique, en particulier en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens et l'assurabilité des risques qui donnent lieu à cette responsabilité. Elle expose la position de la Turquie sur un certain nombre de questions dont traite le projet de convention et ajoute que, faute de consensus sur certaines questions critiques, le Secrétariat pourrait juger nécessaire d'émettre un questionnaire présentant différentes options pour la convention et invitant les États à donner leur avis, en particulier en ce qui concerne la ratifiabilité d'une nouvelle convention dans le cadre d'un certain ensemble de paramètres. Les réponses au questionnaire fourniraient au Secrétariat une meilleure base de données sur la ratifiabilité d'une nouvelle convention et, au besoin, pour l'élaboration d'un nouveau projet de texte.

34:4 La Grèce présente la note WP/226, indique qu'il faudrait aussi, à l'article 1 h) du projet de convention, faire référence à l'article 101 de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (1982).

34:5 Dans la note WP/118, l'ALADA présente à l'Assemblée, pour information, sa position sur les travaux en cours au sujet de la modernisation de la Convention de Rome de 1952, exprimant sa préoccupation en particulier en ce qui concerne le régime de responsabilité figurant dans le projet de convention et la question des assurances, qu'elle croit incompatible avec les intérêts des tiers.

34:6 Plusieurs délégations expriment leur appui au processus en cours de modernisation de la Convention de Rome de 1952 et se disent assurées que le groupe spécial institué par le Conseil parviendra à résoudre les questions en suspens. Ces délégations soulignent aussi l'urgence de mener à bien cette tâche.

34:7 Une délégation estime important d'encourager les compagnies d'assurance à revoir leur position sur la couverture des risques de guerre en tenant compte des travaux effectués par l'OACI et par la communauté internationale sur les questions de responsabilité et de sûreté, ce qui faciliterait la tâche de modernisation de la Convention de Rome.

34:8 Une autre délégation émet l'avis qu'il est nécessaire que le texte de la nouvelle convention règle le problème de la responsabilité pour les risques liés à des actes de guerre en plus de ceux qui sont liés aux actes d'intervention illicite.

34:9 Une autre délégation souhaite un élargissement des travaux pour tenir compte de parties autres que les compagnies aériennes qui souffrent de la situation difficile en matière d'assurances.

34:10 Une délégation souligne qu'il est indispensable d'avoir un instrument global couvrant la responsabilité pour les risques liés à la sécurité mais aussi celle qui découle d'actes d'intervention illicite, même si ceux-ci posent des problèmes différents et peuvent exiger des solutions différentes ; un régime global est indispensable lorsqu'il s'agit de l'indemnisation de tiers pour des dommages causés par des aéronefs en vol. Cette délégation déclare que les résultats des travaux en cours devront être justes, efficaces et réalistes ; il faut une indemnisation suffisante pour les victimes, mais les besoins des compagnies aériennes doivent également être pris en compte pour ne pas compromettre les opérations internationales, et le régime de responsabilité ne doit pas être coupé des réalités du marché international des assurances.

34:11 Une délégation s'oppose à la proposition présentée dans la note WP/266 ; elle estime qu'un renvoi à l'article 101 de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (1982) n'est pas nécessaire et qu'il serait susceptible de dissuader des États qui ne sont pas parties à cette convention de ratifier le futur instrument de l'OACI.

34:12 Une autre délégation déclare que la nouvelle convention devrait établir un équilibre entre les intérêts des compagnies aériennes et ceux de tierces parties, et que les vols intérieurs devraient être pris en considération.

34:13 De l'avis d'un observateur, la révision de la Convention de Rome a pris de l'élan à cause des difficultés auxquelles les compagnies aériennes sont confrontées, mais d'autres parties ayant rapport avec l'aviation ont aussi éprouvé des problèmes pour ce qui est d'obtenir une assurance en responsabilité civile. La révision de la Convention de Rome fait partie d'une solution à long terme de ces problèmes. Il est instamment demandé à l'OACI de faire progresser les travaux rapidement.

34:14 Résumant les délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Président note que des observations ont été faites sur plusieurs points spécifiques. Il existe un fort appui pour le processus de modernisation de la Convention de Rome, et plusieurs délégations ont souligné qu'il y a urgence en la matière. Plusieurs délégations ont exprimé leur confiance de voir le groupe spécial institué par le Conseil parvenir à une solution rapide et satisfaisante des questions en suspens.

Point 35 : Assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

35:1 Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base des notes WP/17 présentée par le Conseil, WP/126 présentée par l'Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA), WP/87 présentée par la Communauté européenne (CE), WP/97 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et WP/280 présentée par le Royaume-Uni.

35:2 La note WP/17 présente un rapport d'avancement sur les mesures prises en application de la Résolution A33-20 de l'Assemblée, en particulier l'élaboration d'un mécanisme international d'exception visant à fournir une couverture non résiliable d'assurance responsabilité civile pour les risques de guerre par le biais d'une entité d'assurance spéciale sans but lucratif avec un appui gouvernemental pour les premières années (« Globaltime »). Une des conditions pour que Globaltime puisse être établi et mis en application est que des États contractants représentant 51 % des taux de contribution à l'OACI déclarent leur intention de participer au mécanisme, et il est noté que ce seuil n'a pas encore été atteint. Une autre condition est une nouvelle carence du marché commercial de l'assurance, à déterminer par le Conseil de l'OACI. En attendant que ces deux conditions soient remplies, Globaltime est maintenu en suspens. Plusieurs délégations expriment leur reconnaissance pour le travail effectué à ce sujet et une délégation souligne l'effet modérateur de cette initiative sur les marchés. Il est cependant reconnu que Globaltime n'offre une solution que pour le court et le moyen terme, ce qui n'a pas attiré une participation suffisante. À ce propos, une délégation exprime la crainte que cette initiative n'encourage les acteurs du marché commercial à retirer une couverture qui pourrait n'être pas suffisamment intéressante de ce point de vue commercial.

35:3 La note WP/126 expose les changements intervenus dans les couvertures et le marché de l'assurance aéronautique après le 11 septembre 2001 et explique les concepts d'assurabilité et d'accumulation, en se concentrant sur les exclusions existantes ainsi que sur les nouvelles exclusions totales proposées par certains assureurs aéronautiques. La note WP/87 expose l'évolution en Europe dans la perspective des nouvelles règles qui s'appliqueront à compter du 30 avril 2005 en ce qui concerne les exigences minimales en matière d'assurance que devront respecter tous les transporteurs qui exploitent des vols à destination, à l'intérieur, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État de l'Union européenne. La note WP/97 porte sur les nouvelles exclusions annoncées pour toutes réclamations en responsabilité civile dans les cas d'utilisation hostile de « bombes sales », de dispositifs à impulsions électromagnétiques ou de matériel biochimique ; elle demande instamment aux États de fournir en la matière des garanties gouvernementales, et demande aussi qu'il soit procédé à l'élaboration d'un régime de limitation de la responsabilité pour risques de guerre et de terrorisme.

35:4 La note WP/280 présente des recommandations à l'Assemblée pour s'atteler au problème de l'instabilité dans le marché commercial de l'assurance pour les risques de guerre, qui menace la poursuite des opérations des compagnies aériennes et des fournisseurs de services connexes. Il est recommandé en particulier que les travaux du Comité juridique sur la modernisation de la Convention de Rome soient réalisés avec la plus grande célérité et qu'il soit envisagé, au besoin, de faire avancer les travaux dans ce domaine au moyen de deux instruments, l'un portant sur les nouveaux risques posés par la guerre et le terrorisme, et l'autre sur la responsabilité civile « classique ». Cette suggestion est appuyée par plusieurs délégations. Un certain nombre de délégations mentionnent qu'il est également nécessaire de reconnaître la situation préoccupante de tous les autres acteurs de l'industrie de l'aviation, et pas seulement celle des transporteurs aériens. Une délégation suggère encore que les options ne soient pas

limitées à un ou deux instruments. Une autre délégation observe que, même si une réforme de l'assurance responsabilité civile pourrait porter à la fois sur les risques « normaux » et les risques liés au terrorisme, ces derniers devraient être traités de façon urgente, voire en priorité.

35:5 Poursuivant sur ce sujet, une délégation, tout en exprimant son appui de principe à l'objectif mentionné dans la note WP/280, éprouve néanmoins des hésitations à propos des méthodes proposées, principalement en ce qui concerne une approche à deux instruments. À son avis, cette question devrait plutôt être examinée par le Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952, en tenant compte de ce qu'un système global couvrant non seulement les risques traditionnels mais aussi les risques du terrorisme devrait être rapidement établi. Ce point de vue est appuyé par une autre délégation, qui doute que l'on parvienne, en scindant la question, à accélérer la solution des problèmes en suspens et exprime des préoccupations à propos du traitement des « nouveaux » risques pour lesquels des exclusions totales ont été annoncées par les assureurs. Cette délégation rappelle en outre que la responsabilité civile pour les passagers est déjà couverte par la Convention de Montréal de 1999. Plusieurs délégations interviennent alors pour appeler l'attention sur la nécessité d'une solution globale sur cette question, qui fasse intervenir les États en développement et les États moins avancés pour s'attaquer aux difficultés qui se posent à la fois à leurs gouvernements et à leur aviation.

35:6 Résumant le débat sur cette question, le Président prend acte de ce que les recommandations de la note WP/280 ont reçu l'appui de plusieurs délégations, mais qu'un certain nombre de délégations ont insisté pour que toutes les options soient laissées ouvertes pour prise en considération par le groupe spécial. Il conclut du débat que la Commission juridique tient à confirmer que l'OACI devrait poursuivre rapidement les travaux sur la modernisation de la Convention de Rome pour aborder cette question, en laissant au groupe spécial chargé de cette question les détails concernant la meilleure approche à envisager.

Point 36 : Rapport sur la création d'un cadre juridique pour les systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS

36:1 L'examen de ce point est fondé sur la note WP/75, présentée par le Secrétariat, la note WP/125, présentée par les 41 États contractants membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la note WP/179, présentée par les 21 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), la note WP/215, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et la note WP/216, présentée par les États-Unis.

36:2 La Commission appelle l'attention sur les différents points de vue exprimés dans ces notes de travail, notamment une proposition d'envisager une convention internationale, une proposition d'adopter un cadre contractuel dans l'optique de la mise en place, à long terme, d'un instrument mondial de droit international, et une proposition de suspendre les travaux sur un nouveau « cadre juridique à long terme » au moins jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée. Tenant compte de l'importance du premier point du programme général des travaux du Comité juridique et dans le but d'obtenir un consensus, le Président, après une longue consultation, propose à la Commission le projet de résolution suivant :

« PROJET DE RÉSOLUTION A35/XX

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,

1. *Réaffirme* le consensus selon lequel la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM est pleinement compatible avec la Convention de Chicago et il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour cette raison ;

2. *Invite* les États contractants à envisager 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 ;

3. *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 ;

4. *Invite* les États contractants à envisager de créer des sources supplémentaires de financement, tant multilatérales que de tierces parties, pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;

5. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels volontaires, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ;

6. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;

7. *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). »

36:3 La plupart des délégations accueillent favorablement l'initiative du Président et appuient en substance la résolution qu'il propose.

36:4 Après avoir examiné la question plus avant, le Président propose d'ajouter le paragraphe suivant comme premier paragraphe du dispositif du projet de résolution : « *Reconnaît* l'importance du premier point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé “ *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* ”, ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet. » Il est indiqué que les initiatives régionales ne doivent pas remplacer le travail de l'OACI effectué au titre du premier point du programme général de travaux du Comité juridique. La Commission accepte la proposition.

36:5 La Commission débat le point de savoir si le terme « appropriés » devrait être ajouté après l'expression « organismes régionaux » (paragraphe 2). Faute d'accord, ce terme n'est cependant pas ajouté. Il est décidé par ailleurs d'ajouter « et le droit international public » à la fin du paragraphe 2 pour tenir compte de l'application éventuelle d'instruments de droit spatial ou d'autres instruments juridiques internationaux.

36:6 Une délégation demande si le paragraphe 4 du projet de résolution peut donner lieu à une interprétation non prévue selon laquelle certaines redevances pourraient être imposées aux transporteurs aériens, qui, à leur tour, recevraient un appui financier des États contractants. Cette délégation propose d'ajouter un paragraphe précisant que toute redevance doit être perçue conformément aux règles de l'OACI. Le Président explique que l'application des règles de l'OACI est déjà prévue au paragraphe 2 du projet de résolution. Après d'autres délibérations, il est décidé de modifier le paragraphe 4 comme suit : « *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 ».

36:7 Pour ce qui est du paragraphe 5, la Commission décide de supprimer le mot « volontaires » après « cadres contractuels » et de le remplacer par « auxquels les parties peuvent adhérer ». À la demande de certaines organisations internationales, il est ajouté à la fin du paragraphe : « et les autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ».

36:8 Un nombre important de délégations appuient la proposition contenue dans la note WP/179. Tout en acceptant le projet de Résolution proposé par le Président, ces délégations continuent à souligner la nécessité d'élaborer un instrument international contraignant sous les auspices de l'OACI comme solution à long terme.

36:9 La Commission décide de recommander la Résolution suivante à l'Assemblée pour adoption :

**RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION JURIDIQUE
ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

Résolution 36/1

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,

1. *Reconnaît* l'importance du premier point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « *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* », 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 cette raison ;

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 les 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).

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

37:1 La Commission examine ce point sur la base des notes WP/84 présentée par le Conseil, WP/173 présentée par la République de Corée, WP/238 présentée par la Colombie, WP/71 présentée par l'IATA, WP/62 présentée par le Conseil, et WP/279 présentée par le Canada et le Royaume-Uni.

37:2 La note WP/84 donne un aperçu du programme des travaux de la Direction des affaires juridiques, des questions juridiques dont est saisi le Conseil, du programme des travaux du Comité juridique et du calendrier de réunions juridiques pour la période 2005-2007. Elle dresse la liste des questions figurant au programme des travaux du Comité juridique dans leur ordre de priorité et donne des renseignements sur l'ordre de priorité des différents points du programme des travaux.

37:3 La note WP/173, présentée par la République de Corée, contient une proposition de la Corée d'accueillir en 2006 un séminaire juridique régional, co-parrainé par la Direction des affaires juridiques de l'OACI. Ce séminaire s'adresserait aux États auprès desquels le Bureau Asie et Pacifique de l'OACI est accrédité. Cette proposition est notée par la Commission.

37:4 La Colombie présente la note WP/238, qui examine s'il est souhaitable de poursuivre les travaux sur les notions de « saisie arrêt », « saisie conservatoire » et « mesures de précaution », dans le contexte de l'exécution de jugements découlant de la responsabilité pour les activités aéronautiques. Ayant à l'esprit les contraintes budgétaires que connaît l'Organisation, cette délégation mentionne que, à moins de faire l'objet d'une étude indépendante, cette question pourrait être abordée dans le cadre des travaux sur la modernisation de la Convention de Rome. La Commission prend note de cette proposition.

37:5 La note WP/71 est présentée par l'IATA. Elle note les avancées significatives déjà réalisées par l'OACI par l'élaboration d'une législation type et d'éléments d'orientation sur la question des passagers indisciplinés. Néanmoins, au regard du nombre toujours croissant d'incidents, elle émet l'avis que la poursuite de travaux coordonnés au niveau mondial est nécessaire, et qu'elle devrait comprendre aussi un examen, par le Groupe d'étude du Secrétariat de l'OACI sur les passagers indisciplinés, des modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter à des conventions et protocoles existants. Cette proposition est notée par la Commission.

37:6 Deux délégations expriment le désir de relier la question de l'assurance pour risques de guerre avec le point traitant de la modernisation de la Convention de Rome. À propos de la question des passagers indisciplinés, l'une d'elles déclare que les travaux futurs sur cette question devraient aussi prendre en compte les lacunes mises en évidence dans la note WP/88 (Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation — Projet 12 : Juridique). Une délégation suggère d'élever le rang de priorité de la modernisation de la Convention de Rome au n° 1 du programme des travaux.

37:7 Résumant le débat sur ce point de l'ordre du jour, le Président déclare que la Commission a pris acte des diverses propositions contenues dans les notes de travail. À la lumière des débats antérieurs sur le point 36 de l'ordre du jour et du projet de résolution qui a été adopté à ce sujet, il recommande de conserver à la question traitant de l'examen de l'établissement d'un cadre juridique pour le GNSS la plus haute priorité dans le programme des travaux, mais d'élever le rang de priorité de la modernisation de la Convention de Rome du n° 3 au n° 2. Les délibérations antérieures sur la modernisation de la Convention de Rome ayant fait amplement référence à la question de l'assurance pour les risques de guerre, il n'est pas jugé nécessaire d'amender formellement l'énoncé de ce point dans le programme des travaux. Il est

entendu que le planning des réunions juridiques pour la période 2005 – 2007 sera revu comme il convient selon les besoins au cours de toute cette période, en fonction de l'avancement des travaux sur les diverses questions du programme des travaux et de leur ordre de priorité.

37:8 En conséquence, le programme des travaux du Comité juridique est établi comme suit :

- 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) 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 ;
- 3) Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ;
- 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.

37:9 La Commission examine ensuite les notes WP/62 et WP/279.

37:10 La note WP/62 rappelle les débats dans différents forums OACI concernant l'applicabilité de l'article IV de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* dans le cas d'un amendement de son annexe technique. La principale question est de savoir si les explosifs existants qui ne répondent plus aux exigences de l'amendement devraient être détruits ou s'il faudrait s'en défaire d'une autre manière en conformité avec l'article IV, lorsqu'un tel amendement entre en vigueur. La note WP/62 propose un projet de résolution de l'Assemblée qui prierait instamment les États contractants d'appliquer l'article IV de telle manière que tous ces explosifs soient régis par les dispositions de l'article IV, paragraphes 2 et 3, de la convention.

37:11 La note WP/279 propose des modifications du projet de résolution joint à la note WP/62. La principale proposition de la note de travail est de limiter l'application de la résolution à seulement un amendement particulier se rapportant à l'augmentation du niveau de concentration du marqueur DMNB.

37:12 Vu les contraintes de temps, le Président propose et la Commission convient de créer un groupe de travail informel et d'inviter les délégations intéressées à se joindre à ce groupe, qui serait présidé par la délégation du Royaume-Uni.

37:13 La délégation du Royaume-Uni rend compte à la Commission de ce que les délégations du Canada, des États-Unis, de la France, du Japon et du Royaume-Uni ont participé aux délibérations du groupe de travail informel. Comme solution de compromis, le groupe émet l'avis que le projet de résolution serait principalement applicable à l'amendement proposé concernant le DMNB, mais qu'il

serait également applicable à tout amendement futur de l'annexe technique, à moins qu'un État contractant ne notifie à tous les autres États contractants et au Conseil qu'il n'accepte pas cette application.

37:14 La Commission *entérine* la suggestion du groupe de travail informel et *convient de recommander* que la résolution suivante soit adoptée par l'Assemblée :

**RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION JURIDIQUE
ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

Résolution 37/1

**Application de l'article IV de la Convention sur le marquage
des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection**

L'Assemblée,

Reconnaissant l'importance de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* dans la prévention des actes illicites contre l'aviation civile ;

Consciente de la proposition actuelle faite par la Commission technique internationale des explosifs d'amender l'annexe technique à la convention afin d'augmenter la concentration minimale requise du marqueur diméthyl-2,3 dinitrobutane-2,3 (DMNB) de 0,1 à 1,0 % en masse ;

Tenant compte du fait qu'il est souhaitable de préserver un régime uniforme pour le système de détection des explosifs, notamment après l'amendement de l'annexe technique ;

Notant la recommandation du Comité juridique sous sa forme approuvée par le Conseil, selon laquelle l'article IV de la convention devrait être appliqué mutatis mutandis aux explosifs qui ne sont pas marqués conformément aux dispositions amendées de l'annexe technique ;

Prie instamment les États contractants de l'OACI qui sont Parties à la convention d'en appliquer l'article IV dans leurs relations mutuelles de la manière suivante :

1. Les explosifs qui, au moment de la fabrication, répondaient aux exigences de la 2^e Partie de l'annexe technique, mais qui n'y répondent plus en raison de l'amendement mentionné ci-dessus, à savoir, augmenter la concentration minimale requise du marqueur diméthyl-2,3 dinitrobutane-2,3 (DMNB) de 0,1 à 1,0 % en masse, seront régis par les dispositions de l'article IV, paragraphes 2 et 3, à compter de l'entrée en vigueur de l'amendement en question.

2. En conséquence, lorsqu'un tel amendement de la 2^e Partie de l'annexe technique entrera en vigueur, chaque État partie n'ayant pas expressément formulé d'objection à l'amendement prendra les mesures nécessaires pour s'assurer :

- a) que tous les stocks d'explosifs sur son territoire dont il est fait mention au paragraphe précédent soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de ladite convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de trois ans à dater de l'entrée en vigueur dudit amendement, si les explosifs en question ne sont pas détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police ;
 - b) que tous les stocks d'explosifs dont il est question à l'alinéa a) qui sont détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police et qui ne sont pas incorporés en tant que partie intégrante dans des engins militaires dûment autorisés, soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de ladite convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de quinze ans à compter de l'entrée en vigueur dudit amendement.
3. Le précédent paragraphe s'appliquera à tout État partie qui retire son objection à l'amendement, à compter de la date à laquelle il indique qu'il consent à y être lié.
4. Les paragraphes ci-dessus s'appliqueront mutatis mutandis à tout amendement futur de l'annexe technique, à moins qu'un État contractant ne notifie à tous les autres États contractants et au Conseil qu'il n'accepte pas cette application. Une telle notification aura lieu dans la période de 90 jours mentionnée au paragraphe 3 de l'article VII de la convention.

Point 38 : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur

38:1 La Commission examine ce point sur la base de la note WP/33, Appendice D, qui recommande qu'aucune des résolutions de la Partie V (Affaires juridiques) ne soit déclarée comme n'étant plus en vigueur.

38:2 Le secrétaire explique que ce point de l'ordre du jour est standard. À part la note WP/33, il n'y a pas d'autres notes de travail sur ce point car, à l'issue d'un examen attentif, il a été constaté qu'il n'y avait pas de résolutions dans le domaine juridique à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur.

38:3 La Commission *prend acte* de cette information.

— FIN —