



A36-WP/341  
P/49  
25/9/07

## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### **RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE POUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » DU RAPPORT ET SUR LES POINTS 7, 8, 45, 46, 47 et 48 DE L'ORDRE DU JOUR**

(présenté par le Président de la Commission juridique)

Le texte ci-joint, destiné à la partie « Généralités » du rapport et sur les points 7, 8, 45, 46, 47 et 48 de l'ordre du jour, a été approuvé par la Plénière. La Résolution 48/1 est recommandée à l'adoption de la Plénière.

*Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture.*

## RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE

### Généralités

1. Du 18 au 28 septembre 2007, la Commission juridique a tenu trois séances. M. S.H. Tan (Singapour) a été élu Président de la Commission par l'Assemblée Plénière.
2. À sa première séance, la Commission a élu M. S.M. Gaiya (Nigéria) Premier Vice-Président et M. A.H. Mutti (Argentine) 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 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée.
4. Des représentants de 79 États contractants et 6 délégations en qualité d'observateurs 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. Le Secrétaire était également assisté par M. J.V. Augustin, Conseiller juridique principal et MM. B. Verhaegen, J. Huang et A. Jakob et M<sup>me</sup> M. Weinstein, Conseillers juridiques.

### Ordre du jour et organisation des travaux

6. Les points 7, 8, 45, 46, 47 et 48 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 2004, 2005 et 2006

Point 8 : Budget-Programme pour 2008, 2009 et 2010

Point 45 : Rapport d'avancement sur la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux

Point 46 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants

Point 47 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

Point 48 : 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 points 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 2004, 2005 et 2006**

7.1 La Commission est saisie du Chapitre 6 (Questions constitutionnelles et juridiques) des Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2004 (Doc 9851), 2005 (Doc 9862) et 2006 (Doc 9876), ainsi que du Supplément pour le premier semestre de 2007 (Doc 9876 — Supplément), qui lui ont été renvoyées par la Plénière.

7.2 Une délégation se réfère au supplément (Doc 9876) et manifeste son appui à la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* de 2001 et au Protocole corrélatif portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2006). Son État a signé la Convention et le Protocole et collabore avec ses Provinces pour veiller à la bonne mise en œuvre de ces instruments du Cap. La délégation note avec satisfaction que le Conseil de l'OACI a rempli son rôle d'Autorité de surveillance du Registre international, et elle est également satisfaite du fait que le Conservateur répond de façon très positive à la nécessité d'un système convivial qui facilite de fait les efforts de mise en œuvre. Elle est de plus satisfaite du fait que le règlement et les procédures du Registre ont été publiés dans toutes les langues de l'OACI.

7.3 Cependant, cette même délégation souhaite faire part de ses préoccupations en ce qui concerne deux questions. Premièrement, elle estime essentiel que le règlement et les procédures mentionnés ci-dessus étendent l'utilisation de toutes les langues de l'OACI au Registre, ce qui le rendrait plus facile d'accès. Elle estime deuxièmement que le fait que le Conservateur n'est toujours pas en mesure de respecter les conditions de la Convention et du Protocole du Cap ni pour la couverture d'assurance, ni pour les garanties financières, bien qu'il ait porté le niveau de l'assurance à 35 millions \$US. La délégation estime que le niveau demeure très en-dessous du niveau voulu du Protocole, estimé à 200 millions \$US, et qu'il appartient à tous de respecter les principes de droit. En conséquence, bien qu'accordant un soutien indéfectible à la mise en œuvre des instruments du Cap, cette délégation souhaite voir des avancées notoires se produire en matière de langues utilisées et de couverture d'assurance.

7.4 Appuyant la délégation précédente, une autre délégation souligne à nouveau la nécessité d'aider les États en développement en leur facilitant l'accès au Registre. Elle demande aussi si l'OACI est intervenue dans l'élaboration de protocoles supplémentaires à la Convention du Cap, à savoir pour le matériel roulant ferroviaire et les biens spatiaux. Le Secrétaire explique que bien que les instruments du Cap aient été élaborés et adoptés sous les auspices conjointes de l'OACI et d'UNIDROIT, lesdits protocoles supplémentaires ont été élaborés sous les auspices d'UNIDROIT, sans intervention de l'OACI. Il indique aussi qu'une autre conférence diplomatique a récemment adopté le protocole sur le matériel roulant ferroviaire.

7.5 Résumant les délibérations, le Président conclut que la Commission *prend acte* du Chapitre 6 des Rapports annuels pour 2004, 2005 et 2006 (y compris le Supplément corrélatif) et que les préoccupations indiquées ci-dessus devraient être consignées dans son rapport.

**Point 8 : Budget-Programme pour 2008, 2009 et 2010**

8.1 La Commission est saisie du Budget-Programme — Principes de droit — pour 2008, 2009 et 2010, proposé dans la note A36-WP/23. Rappelant que le Conseil de l'OACI est convenu de remplir les fonctions d'Autorité de surveillance du Registre international établi au titre de la Convention et du Protocole du Cap sur la base du recouvrement des coûts, une délégation demande à cet égard pourquoi les coûts et les recettes anticipés de l'OACI ne sont pas indiqués. Le principe de la transparence est invoqué.

8.2 Le Secrétaire adjoint explique qu'il n'est pas habituel d'inclure ce type de renseignements dans le budget ordinaire mais qu'une comptabilité distincte existe qui sera fournie aux États qui sont Parties aux instruments du Cap dans les rapports périodiques de l'Autorité de surveillance. Cette délégation exprime alors l'avis que ces questions ont un intérêt pour les États contractants de l'OACI et que, sans exiger une modification du projet de budget actuel, il serait utile que les budgets futurs comptabilisent ces coûts et recettes anticipés.

8.3 Résumant les débats, la Présidente conclut que la Commission a **pris note** du Budget-Programme et que les observations ci-dessus seront mentionnées dans son rapport.

---

**Point 45 : Rapport d'avancement sur la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux**

45.1 Ce point est examiné sur la base des notes A36-WP/11 présentée par le Conseil, A36-WP/233 présentée par Singapour et la Suède, et A36-WP/74 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA).

45.2 La note A36-WP/11 présente pour information de l'Assemblée un rapport sur les progrès accomplis depuis la 35e session sur les travaux réalisés en matière de réparation des dommages causés par les aéronefs aux tiers suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux. Elle précise que le Groupe spécial créé par le Conseil en 2004 a tenu six réunions et élaboré les textes de deux projets de conventions, à savoir :

- a) la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite (communément appelée « Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ») ;
- b) la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs (communément appelée « Convention sur les risques généraux »).

45.3 La note souligne les dispositions les plus importantes de chaque projet de convention et se termine en précisant qu'à sa sixième réunion, le Groupe spécial était de l'avis général qu'il avait achevé ses travaux, et a décidé de recommander au Conseil de convoquer une session du Comité juridique pour développer plus avant le texte des deux projets de conventions.

45.4 La note A36-WP/233 souligne les importants développements survenus dans les travaux du Groupe spécial du Conseil, particulièrement en ce qui concerne le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Elle souligne que le régime de responsabilité de la Convention de Montréal de 1999 est laissé de côté et qu'il n'y aura pas de limites pour les réclamations individuelles, mais qu'il y aura une limite globale en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens. Elle donne des renseignements sur le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (SCM) à créer dans le cadre de la Convention et sur le fait que celle-ci prévoira une approche intégrée couvrant l'intégralité de l'industrie du transport aérien. Elle précise que ces importants développements ont été appuyés par la plus large majorité lors de la sixième réunion du Groupe spécial, et que cette même majorité est convenue que le texte du projet de Convention est suffisamment mûr pour être examiné par le Comité juridique. Elle se termine en invitant l'Assemblée, entre autres choses, à demander au Conseil de poursuivre les travaux relatifs aux projets de conventions relatives à la réparation des dommages causés aux tiers, et en particulier dans le cas de l'intervention illicite, en les inscrivant à l'ordre du jour de la prochaine session du Comité juridique et en convoquant la prochaine session dès que possible en 2008.

45.5 La note A36-WP/74 ne traite que du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Elle préconise que le texte final contienne une limite non franchissable pour la responsabilité de l'exploitant et, en outre, qu'il exonère ou protège d'une autre façon les non-exploitants ; qu'il prévoie que la responsabilité plafonnée prévue dans le traité et le recours au fonds du SCM constituent des recours exclusifs, garantissant ainsi le règlement final des réclamations ; qu'il limite les actions en réparation au territoire sur lequel les dommages physiques se sont produits ; qu'il limite les montants d'indemnisation provenant des exploitants et du fonds à un montant global annuel ; et qu'il établisse des règles de base pour le fonctionnement du fonds du SCM, comprenant une clause de descente au niveau inférieur (drop-down) lorsque la couverture d'assurance n'est pas disponible ou est épuisée.

45.6 De nombreuses délégations et un observateur appuient la proposition formulée dans la note A35-WP/233, qui vise à ce qu'une session du Comité juridique soit convoquée pour poursuivre les travaux du Groupe spécial sur les projets de conventions, notant que les textes sont suffisamment mûrs. Certaines mentions sont faites de l'équilibre trouvé entre la protection des victimes et celle de l'industrie. Quelques-unes de ces délégations soulignent que certains détails des projets de textes restent encore à résoudre, mais ont la certitude que ce sera chose faite après complément d'étude. Certaines autres estiment que les textes actuels, surtout celui du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, ont beaucoup été améliorés depuis leur examen lors de la dernière session du Comité juridique.

45.7 Mentionnant le texte sur les risques généraux, un observateur parle de la nécessité d'ajuster l'étendue de la responsabilité de l'exploitant, et de prendre une décision sur l'étendue de la responsabilité au premier niveau. En ce qui concerne l'autre projet de Convention, il n'est pas partisan d'un plafond infranchissable de responsabilité et déclare que la limite devrait être franchie en cas d'actes d'intervention illicite.

45.8 Une délégation est d'avis que le projet actuel de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ne serait pas ratifiable pour un grand nombre d'États. En premier lieu, la protection des victimes serait moindre tandis que la protection des compagnies aériennes deviendrait prédominante. En second lieu, le système de financement n'est pas réalisable et le modèle de financement n'est pas juste ni transparent étant donné qu'il n'établira pas de lien entre les contributions et le risque de dommages. L'aviation générale, les vols d'affaires réalisés par des compagnies privées et les vols d'essai ou à vide ne seraient pas inclus dans le système de financement bien que l'aviation générale ait à tirer profit des protections offertes par la Convention. En outre, le projet exonère excessivement les compagnies aériennes, dans le cas où elles détiennent un certificat valide en ce qui concerne leur performance de sûreté. Ladite délégation n'est pas non plus en faveur de la disposition concernant le recours exclusif, en vertu de laquelle les réclamations ne seraient acheminées que vers l'exploitant, sauf en cas de commission intentionnelle d'un acte d'intervention illicite. La délégation propose de suspendre les travaux concernant ce projet de convention ou de se centrer sur le projet de Convention sur les risques généraux, afin de focaliser les efforts et les ressources de l'OACI sur d'autres tâches.

45.9 En ce qui concerne le projet de texte sur la réparation en cas d'intervention illicite, une délégation mentionne la nécessité d'une position unifiée sur la meilleure façon de calculer le niveau de dédommagement, afin d'être équitable dans le contexte des groupements régionaux.

45.10 Une autre délégation déclare qu'en cas d'actes d'intervention illicite, les exploitants et les aéroports ne devraient pas être responsables : ce sont les États qui devraient être responsables. Dans le cas du texte sur les risques généraux, une meilleure définition du terme « risques généraux » est nécessaire pour faire la distinction entre les dommages résultant de la faute de l'exploitant et les dommages causés par des phénomènes naturels, comme les ouragans.

45.11 Une délégation estime que les travaux futurs devraient se centrer sur le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, car elle a des réserves sur la possibilité de faire avancer les travaux concernant le texte relatif aux risques généraux, citant le fait qu'il n'est pas établi que ce dernier fait l'objet d'une forte demande. Elle suggère aussi que l'on donne aux États la souplesse de ne consentir qu'à certains éléments de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, celle-ci devant être établie sous forme modulaire. En outre, au Comité juridique, ce texte devrait être examiné lors de la même session que celle qui sera saisie des projets à examiner par la Commission au titre du point 46 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas

---

prévus dans les instruments de droit aérien existants. Il faudrait envisager un lieu approprié pour cette session du Comité de façon à susciter l'intérêt de la communauté mondiale pour les travaux de l'OACI dans ce domaine.

45.12 Une délégation s'inquiète des difficultés qu'il y a à donner une valeur à la vie humaine, et donc à déterminer ce qui constituerait un plafond approprié de responsabilité.

45.13 La menace continue du terrorisme est soulignée par une délégation, qui indique qu'il incombe aux États de s'efforcer de créer un bon cadre juridique assurant la stabilité de l'industrie aéronautique et garantissant une réparation équitable à leurs citoyens, tant dans leur pays qu'à l'étranger. Toutes les victimes, compagnies aériennes comprises, devraient être protégées. Cette délégation n'est pas encore convaincue de la nécessité ou de l'opportunité du texte sur les risques généraux.

45.14 Résumant les débats sur ce point de l'ordre du jour, le Président déclare que, à une exception près, toutes les délégations qui ont pris la parole conviennent que les travaux du Groupe spécial ont mené à un bon produit, bien qu'il soit admis que certaines questions restent à régler. La majorité convient que ces travaux sont suffisamment mûrs pour être soumis au Comité juridique. Il est donc conclu que cela englobe les deux projets de conventions. Cependant, deux délégations ont des réserves au sujet du texte sur les risques généraux, et d'autres indications sur le point de savoir si ce texte devrait également être soumis au Comité pourraient être données lorsque la Commission examinera le point 47 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique.

**Point 46 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants**

46.1 Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base de la note A36-WP/12 présentée par le Conseil, qui contient un rapport d'avancement sur les travaux entrepris pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. À l'issue d'un sondage mené auprès des États contractants et des travaux du Secrétariat, du Groupe d'étude et du Sous-Comité spécial du Comité juridique, il a été reconnu que les conventions existantes sur la sûreté de l'aviation pourraient être amendées de manière à couvrir certaines menaces nouvelles et émergentes, telles que l'utilisation d'aéronefs civils comme armes, l'utilisation d'aéronefs civils pour répandre illicitement des substances biologiques, chimiques et nucléaires, et les attaques contre l'aviation civile faisant appel à de telles substances. Il a aussi été jugé nécessaire d'incorporer certaines dispositions figurant communément dans les conventions plus récentes de l'ONU sur le contre-terrorisme, telles que la clause d'exclusion militaire, qui stipule expressément que ces conventions ne s'appliquent pas aux activités des forces armées pendant un conflit armé, ni aux activités des forces militaires d'un État dans l'exercice de leurs fonctions officielles. Le Sous-Comité a proposé deux projets de protocole à ces fins. Quelques délégations ont proposé à la réunion du Sous-Comité de juillet de cette année d'inclure des dispositions interdisant le transport intentionnel et illicite par voie aérienne de marchandises particulièrement dangereuses et de fugitifs. Le Sous-Comité a décidé de demander des directives du Conseil sur cette question et sur la nécessité d'une réunion supplémentaire.

46.2 Tout en applaudissant les travaux accomplis jusqu'ici, une délégation tient à réitérer au Sous-Comité ses réserves concernant la clause d'exclusion militaire. Elle pourrait éventuellement accepter l'exemption des activités militaires durant les conflits armés, ce qui serait conforme aux dispositions de l'article 89 de la Convention de Chicago, mais elle ne peut accepter une exemption totale des activités militaires même en temps de paix, car elle estime qu'une telle exemption constituerait une violation des principes établis dans les préambules des Conventions de La Haye et de Montréal, ainsi que des principes et des dispositions de la Convention de Chicago, en particulier de l'article 44. Elle estime de plus que cette exemption violerait aussi plusieurs résolutions de l'ONU et de l'OACI, notamment de la Résolution A35-9 de l'OACI, qui condamne tout acte d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels que soient le lieu où un tel acte serait commis, son auteur et ses raisons. Cette délégation n'est pas convaincue que l'inclusion de la clause d'exclusion militaire ne saurait être justifiée par la seule raison qu'elle figure déjà dans d'autres conventions. Elle craint qu'en raison de cette clause, des officiers armés coupables de capture illicite d'aéronefs civils ou utilisant un aéronef comme arme de destruction massive au service d'un tiers État seraient à l'abri de toute poursuite criminelle.

46.3 La même délégation signale ensuite la difficulté possible d'intégrer les règles de « droit humanitaire international » à des règles d'aviation civile. Étant donné que ni les conséquences d'une telle intégration ni celles de la clause d'exclusion militaire n'ont été mentionnées par le rapporteur du Sous-Comité, elle propose que le rapporteur ou le Secrétariat de l'OACI fasse une étude de la question. Elle suggère aussi que la Commission juridique invite le Conseil à demander au Sous-Comité ou au Comité juridique de revoir la clause de l'exclusion militaire à la lumière d'une telle étude.

46.4 Les réserves exprimées et la proposition décrite aux paragraphes 46.2 et 46.3 reçoivent l'appui de trois délégations, et l'opposition d'une délégation. Deux délégations soulignent la nécessité pour les États d'appliquer de façon cohérente les conventions et les résolutions de l'Assemblée concernant les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, afin de poursuivre et de condamner sévèrement les auteurs ou complices d'actes criminels dirigés contre l'aviation civile, notamment les actes contre les aéronefs, les installations aéroportuaires et les passagers.



46.5 En réponse à une question d'une délégation, le vice-président du Sous-Comité explique que le Sous-Comité a recommandé l'inclusion de la clause d'exclusion militaire, étant clairement entendu que les activités militaires sont régies par d'autres règles internationales portant sur les actes des États. Le Sous-Comité a noté que son rapport rendrait compte des autres points de vue sur la question, en attendant qu'ils soient examinés dans des tribunes futures. En ce qui concerne le simple transport de certaines matières interdites, le vice-président précise aussi que plusieurs délégations ont estimé que la question ne ressortit pas au mandat du Sous-Comité et qu'il faudrait donc demander des instructions du Conseil. Appuyant la déclaration du vice-président et le contenu de la note A36-WP/12, une délégation encourage l'exécution de travaux futurs sur l'amendement des conventions sans autre retard indu.

46.6 Résumant le débat, la Présidente conclut que, la Commission s'est félicitée des travaux du Secrétariat, du Groupe d'étude et du Sous-Comité, en convenant que les travaux devraient passer à l'étape suivante. Elle a aussi pris note des graves préoccupations de plusieurs délégations, concernant notamment la clause d'exclusion militaire, qu'il convient de noter dans le présent rapport et de renvoyer au Conseil, pour qu'il l'examine quand il se penchera sur le rapport du Sous-Comité et décidera si celui-ci doit se réunir à nouveau.

---

**Point 47 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique**

47.1 La Commission a examiné ce point de l'ordre du jour en se fondant sur les notes A36-WP/8 présentée par le Conseil, A36-WP/134 présentée par l'Inde, A36-WP/140 présentée par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, A36-WP/230 présentée par la Colombie, A36-WP/234 présentée par l'Arabie saoudite et A36-WP/256 présentée par la République de Corée.

47.2 La note A36-WP/8 décrit le programme de travail de la Direction des affaires juridiques, les questions juridiques dont le Conseil est saisi, le programme de travail du Comité juridique et un programme des réunions juridiques pour la période 2008-2010. Elle énumère également les points du programme de travail du Comité juridique par ordre de priorité et contient des informations sur l'état d'avancement de certains de ces points.

47.3 La note A36-WP/134, présentée par l'Inde, contient des renseignements sur les divers systèmes d'augmentation basés sur l'espace et rend compte à la Commission de l'évolution du système de satellite GAGAN en Inde, qui deviendra opérationnel en 2010. Se fondant sur la Résolution A35-3, qui demande au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration des cadres contractuels, la note préconise l'établissement de lignes directrices pour un cadre juridique régional.

47.4 EUROCONTROL, au nom des membres de la CEAC, présente la note de travail A36-WP/140, qui a pour but d'informer l'Assemblée des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Résolution A35-3. L'observateur souligne l'importance du cadre contractuel pour saisir, à l'échelon régional, les enjeux juridiques et institutionnels relatifs au GNSS, et affirme que le modèle mis en place au niveau européen constitue un outil souple et facile à utiliser qui pourra être adapté aux exigences particulières des différentes régions. La Commission est informée que le cadre contractuel de la CEAC a été reconnu en Europe et qu'il sera bientôt proposé à l'OACI pour examen et même validation. La question fondamentale de la responsabilité sera abordée dans le cadre contractuel, a ajouté l'observateur.

47.5 La note A36-WP/230 présentée par la Colombie, propose d'inclure l'élément des organismes multinationaux régionaux dans l'examen futur du cadre juridique des systèmes CNS/ATM, incluant le GNSS, et de modifier en conséquence le libellé du point 3 du programme de travail.

47.6 Dans la note A36-WP/234, l'Arabie saoudite invite les États qui ne l'ont pas encore fait, à ratifier la Convention du Cap et son Protocole, dans l'intérêt des emprunteurs et des crédeurs.

47.7 La note A36-WP/256, présentée par la République de Corée, contient une proposition de la Corée d'accueillir un séminaire juridique régional supplémentaire en 2009, sous le parrainage conjoint de la Direction des affaires juridiques de l'OACI. Ce séminaire régional serait destiné aux États auprès desquels le Bureau Asie-pacifique de l'OACI était accrédité.

47.8 Concernant le point 1 du programme de travail (Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs résultant d'actes d'intervention illicite ou de risques généraux), une délégation rappelle les délibérations antérieures sur le point 45 de l'ordre du jour de la Commission, où deux délégations ont exprimé le sentiment que le projet de convention sur les risques généraux semble avoir suscité moins d'intérêt que le projet de convention sur les interventions illicites. Cette délégation demande s'il faudrait examiner ce point dans le contexte du programme de travail, étant donné que la Commission a envisagé de renvoyer au Comité juridique, pour examen, les résultats de l'ensemble des travaux du Groupe spécial, c'est-à-dire les deux projets de convention. Sur ce point, une délégation estime

qu'un complément de réflexion sera peut-être nécessaire s'il est établi qu'une priorité devra être déterminée entre les deux projets de convention. Une autre délégation signale que, en raison de la lourde charge de travail prévue pour le Comité juridique, et du désir de mener des travaux fructueux, il reviendra au Conseil de l'OACI de prendre une décision politique, pour savoir quels textes devront être soumis à l'examen du Comité juridique. Durant les débats qui suivent, plusieurs délégations sont d'avis que les deux projets de convention devraient être renvoyés au Comité juridique sur un même pied d'égalité, et que le Comité devrait leur prêter la même attention, sans accorder une priorité supérieure à l'un ou à l'autre. Résumant les débats, la Présidente note que la majorité des délégations appuie le renvoi des deux projets de textes au Comité juridique et qu'il ne semble pas s'être dégagé un consensus sur la question de la priorité. Elle suggère que le Conseil devrait déterminer avec soin les points à renvoyer au Comité juridique, compte tenu du temps et des ressources dont le Comité dispose.

47.9 Durant l'examen du point 3 du programme général de travail du Comité juridique, plusieurs délégations appuient l'inclusion des organismes multinationaux régionaux, suggérée dans la note A36-WP/230. D'après elles, il est de la plus grande importance d'établir des règles et des principes directs clairs sur la participation des organismes régionaux dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Une délégation souligne de plus la nécessité d'un cadre mondial clair. La délégation des États-Unis répète que son gouvernement a renouvelé son offre de mettre à la disposition de l'aviation civile le système mondial de localisation (GPS). Elle ajoute que son gouvernement a pour politique de ne pas offrir une disponibilité sélective à différents utilisateurs, et que la nouvelle génération de matériel ne contient même pas l'option d'une telle disponibilité. Une autre délégation, rappelant les paragraphes 4 et 5 de la Résolution A35-3, souligne l'importance de fournir une assistance technique et financière aux pays en développement.

47.10 La Commission **convient** de modifier le point 3 du programme général de travail du Comité juridique par une mention des organismes multinationaux régionaux dans l'examen d'un cadre juridique. La Commission note avoir compris que lorsque les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile auront mis au point un modèle de cadre juridique régional, ce modèle pourra être distribué par l'OACI à ses États membres et que les États intéressés pourront l'utiliser en tant qu'éléments indicatifs pour établir leur propre Cadre juridique régional.

47.11 La Commission prend acte de la note A36-WP/234 sur le Point 4.

47.12 En conséquence, le programme de travail du Comité juridique est établi comme suit :

- 1) Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux ;
- 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, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multilatéraux régionaux, de la création d'un cadre juridique ;
- 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.

47.13 La Commission prend aussi acte avec satisfaction de la proposition du séminaire juridique régional figurant dans la note A36-WP/256.

**Point 48 : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur**

48.1 La Commission juridique examine ce point en se fondant sur les notes A36-WP/6 et A36-WP/28. Le Secrétaire rappelle à la Commission que la Plénière, en donnant suite au point 9 de l'ordre du jour : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur, a renvoyé ces notes au Comité exécutif et aux commissions et a renvoyé l'Appendice D de la note A36-WP/28 à la Commission juridique pour qu'elle l'examine au titre du point 48 de l'ordre du jour. La note A36-WP/28 indiquait que certaines résolutions de l'Assemblée ne sont plus en vigueur. Il est recommandé à l'Appendice D de ladite note qu'aucune des résolutions en vigueur de la V<sup>e</sup> Partie — Questions juridiques, du document 9848 (Résolutions de l'Assemblée en vigueur) ne soit déclarée comme n'étant plus en vigueur. Un exposé récapitulatif mis à jour des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique est présenté séparément dans la note A36-WP/6. Conformément aux principes que l'Assemblée a adoptés par le passé, l'intégration a essentiellement un caractère rédactionnel et ne consiste aucunement à modifier les politiques énoncées dans les résolutions. Il est recommandé que trois résolutions de la V<sup>e</sup> Partie soient maintenues telles quelles et ne soient pas intégrées à l'exposé récapitulatif proposé, à savoir : la Résolution A32-19, Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS ; la Résolution A32-20, Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS, et la Résolution A33-20, Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre.

48.2 Une délégation suggère que, pour des raisons pratiques et pour faciliter la lecture, le préambule de l'exposé récapitulatif soit renvoyé à ces trois résolutions qui n'y figurent pas. La Présidente explique que le document qui fera suite au document 9848 aura une partie distincte traitant uniquement des questions juridiques et contiendra l'exposé récapitulatif et aussi les résolutions dans le domaine juridique à intégrer à l'exposé récapitulatif. Elle estime donc qu'il n'est pas nécessaire de renvoyer à ces résolutions dans l'exposé récapitulatif.

48.3 La Commission **convient** donc qu'en ce qui concerne l'Appendice D de la note A36-WP/28, aucune résolution dans le domaine juridique ne doit être déclarée comme n'étant plus en vigueur. La Commission **décide** de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution ci-après :

**Résolution 48/1 : Exposé récapitulatif des aspects 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 des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique à jour tels qu'ils existent à la clôture de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace les Résolutions A7-6, A10-40, A16-36, A27-3, A31-15, A33-4 et A35-3.

## **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, et 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 A31-15 relatif 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 introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago et les paragraphes finals (relatifs aux textes arabe et chinois), continuent d'être lents,

*Reconnaissant* l'importance de ces amendements pour l'aviation civile internationale, en particulier pour la viabilité de la Convention de Chicago, et le besoin urgent corrélatif d'accélérer l'entrée en vigueur des amendements qui ne sont pas encore en vigueur,

*Reconnaissant* 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 introduisent les paragraphes finals relatifs aux textes arabe et chinois) ;

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les Protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* et qui portent amendement des articles 50, alinéa a) (1990), et 56 (1989) de 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 et les instruments du Cap de 2001 ;

*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,

1. *Invite* le Conseil à prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement du droit aérien dans les États où cet enseignement n'a pas encore pu être donné ;
2. *Demande instamment* aux États d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus ;
3. *Lance un appel* aux États contractants et aux parties intéressées pour qu'ils contribuent au Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales.

## APPENDICE E

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

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* que, 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 ou perturbateurs à bord d'aéronefs civils,

*Considérant* les implications de ces incidents pour la sécurité des aéronefs et 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 de ce problème,

*Reconnaissant* 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 ou 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 ou perturbateur à bord d'aéronefs immatriculés dans d'autres États,

*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 ou perturbateurs, en incorporant dans la mesure du possible les dispositions 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 indiquées dans les lois et règlements nationaux ainsi promulgués, et qui relèvent de leur compétence conformément à ces lois et règlements.

### **Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils**

#### **Section 1 : Voies de fait et autres actes d'agression contre un membre d'équipage à bord d'un aéronef civil**

Commets une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou 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 ;
- 2) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef, ou par un membre d'équipage au nom du commandant d'aéronef, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de 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 civil**

- 1) Commets une infraction toute personne qui accomplit, à bord d'un aéronef civil, un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant.
- 2) Commets une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, 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 civil**

Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) fumer dans les toilettes, ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- 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.

### **Section 4 : Compétence**

1. (*Nom de l'État*) est compétent pour connaître de toute infraction mentionnée aux sections 1, 2 et 3 de la présente loi si l'acte qui constitue une infraction a été commis :

- 1) à bord de tout aéronef civil immatriculé en (*nom de l'État*) ; ou
- 2) à bord de tout aéronef civil loué avec ou sans équipage à un exploitant qui a son principal établissement en (*nom de l'État*) ou qui, s'il n'a pas de principal établissement, a sa résidence permanente en (*nom de l'État*) ; ou
- 3) à bord de tout aéronef civil se trouvant sur le territoire de (*nom de l'État*) ou survolant ce territoire ; ou
- 4) à bord de tout autre aéronef civil en vol en dehors du territoire de (*nom de l'État*), si :
  - a) le prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef est en (*nom de l'État*) ; et si
  - b) le commandant d'aéronef a remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités compétentes de (*nom de l'État*), a demandé à ces autorités d'engager des poursuites contre l'auteur présumé de l'infraction et a affirmé qu'aucune demande semblable n'a été ni ne sera présentée par lui-même ou par l'exploitant à aucun autre État.

2. Aux termes de la présente section, l'aéronef est considéré comme « en vol » depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'à la fin du roulement à l'atterrissage.

## 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,

1. *Reconnaît* l'importance du troisième 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) et les organismes multilatéraux régionaux, 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).

— FIN —