



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 61 : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

RÉCAPITULATION ACTUALISÉE DES RÉSOLUTIONS DANS LE DOMAINE JURIDIQUE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose une actualisation rédactionnelle de l'exposé récapitulatif actuel de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique (Résolution A36-26). Outre la Résolution A36-26, la V^e Partie du Doc 9902 (*Résolutions de l'Assemblée en vigueur* — au 28 septembre 2007) contient trois résolutions, à savoir les Résolutions A32-19, A32-20 et A33-20. Sur la base des décisions antérieures du Conseil et de l'Assemblée (36^e session), il appert qu'aucune de ces trois résolutions ne devrait être reprise dans le nouvel exposé récapitulatif. L'exposé a fait l'objet d'une actualisation rédactionnelle selon les besoins.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à examiner et à adopter la résolution actualisée proposée en Pièce jointe A.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique F, en ce qu'elle vise notamment à encourager les États à ratifier les instruments de droit aérien, ainsi qu'à la Stratégie d'exécution de soutien n° 3, en ce qu'elle préserve l'efficacité et la pertinence des documents de l'OACI.
<i>Incidences financières :</i>	Pas de ressources supplémentaires requises.
<i>Références :</i>	Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) A36-WP/6 Doc 9900, A36-LE (<i>Rapport de la Commission juridique</i>), paragraphes 48.1 à 48.3

1. INTRODUCTION

1.1 Aux septième et huitième séances de sa 142^e session, le Conseil a examiné la note C-WP/9978 — Examen de fond de toutes les résolutions de l'Assemblée en vigueur, et il « a demandé au Secrétariat de rédiger, dans la mesure du possible, des projets de résolutions récapitulatives dans le domaine du transport aérien et dans le domaine juridique, qui ne comportent pas de changement de politique et qui soient fondés respectivement sur les III^e et VI^e Parties du Doc 9602 [Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 1992)], en vue de leur examen par le Comité du transport aérien (III^e Partie) et par le Conseil à la 143^e session ». La récapitulation actuelle se trouve dans la Résolution A36-26 : **Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique**, dans laquelle l'Assemblée a décidé de continuer à adopter à chaque session ordinaire un tel exposé récapitulatif, dont une actualisation est par conséquent présentée ci-après.

2. EXPOSÉ RÉCAPITULATIF

2.1 La V^e Partie : Questions juridiques du Doc 9902 — *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 28 septembre 2007) contient quatre résolutions ; huit autres résolutions figurant dans d'autres parties y sont indiquées à titre de référence. Ces quatre résolutions sont les suivantes :

- 1) A36-26 : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique ;
- 2) A32-19 : Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS ;
- 3) A32-20 : Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS ;
- 4) A33-20 : Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre.

2.2 L'examen de ces résolutions indique qu'aucune d'entre elles n'est caduque. Mis à part la Résolution A36-26, qui annule et remplace la Résolution A31-15, l'Assemblée (36^e session) n'a adopté aucune nouvelle résolution pour la V^e Partie. Le contenu et la structure actuels de la V^e Partie reflètent les vues du Conseil avant la 36^e session de l'Assemblée et celles de l'Assemblée à cette même session. En particulier, le Conseil (C-Min 180/9) et l'Assemblée (36^e session) ont décidé que les Résolutions A32-19, A32-20 et A33-20 devraient rester distinctes. Il n'y a pas eu de faits nouveaux qui nécessiteraient un changement.

2.3 En conséquence, le nouvel exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique n'incorpore pas de nouvelles résolutions en tant qu'appendices.

2.4 La récapitulation contient aussi quelques modifications de forme, mais aucun changement de politique, conformément aux principes qui régissent cette tâche.

3. CONCLUSION

3.1 Les Pièces jointes à la présente note contiennent la proposition d'exposé récapitulatif actualisé de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique, en version propre (Pièce jointe A) et en version comparative (Pièce jointe B), dans la marge de laquelle sont indiqués l'origine de la disposition ou le motif de la modification.

PIÈCE JOINTE A

A37- : 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 37^e 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 la Résolution A36-26.

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 A36-26 relative à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Notant avec préoccupation que les progrès réalisés dans la ratification des Protocoles d'amendement susmentionnés, notamment ceux qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago et les paragraphes finaux (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 modifient le paragraphe final pour ajouter l'arabe et le chinois aux textes authentiques de la Convention) ;

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les amendements qui introduisent les articles 3 *bis*, 83 *bis*, 50, alinéa a) (1990), et 56 (1989) dans la Convention de Chicago ;

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999, les instruments du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal du 2 mai 2009 [et les Protocoles sur la sûreté de l'aviation de 2010] ;

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.

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) Commet 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).

PIÈCE JOINTE B

A37- : 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 34^e 37^e 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 la Résolution ~~A31-15, A33-4 et A35-3~~ A36-26.

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.

Origine

A36-26, Appendice A

APPENDICE B

Origine

Procédure d'approbation des projets de conventions de droit aérien international

A36-26, Appendice B

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

Origine

Ratification des instruments internationaux de l'OACI

A36-26, Appendice C

L'Assemblée,

Rappelant l'Appendice C de sa Résolution ~~A31-15~~ A36-26, relative à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Notant avec préoccupation que les progrès réalisés dans la ratification des Protocoles d'amendement susmentionnés, notamment ceux qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois), continuent d'être lents,

B-3

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 finaux relatifs aux textes arabe et chinois~~ modifient le paragraphe final pour ajouter l'arabe et le chinois aux textes authentiques de la Convention) ;

Modification rédactionnelle visant à refléter plus précisément l'objet des amendements

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les amendements qui introduisent les articles 3 *bis*, 83 *bis*, 50, alinéa a) (1990), et 56 (1989) dans la Convention de Chicago ;

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999 et les instruments du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal du 2 mai 2009 [et les Protocoles sur la sûreté de l'aviation de 2010] ;

Pour inclure les deux conventions sur le dédommagement des tiers, adoptées le 2 mai 2009. Passage entre crochets à insérer en fonction de l'issue de la Conférence diplomatique de 2010.

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

Origine

Enseignement du droit aérien

A36-26, Appendice D

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.

APPENDICE E

Origine

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

A36-26, Appendice E

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) Commet 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) Commet 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

Origine

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)

A36-26, Appendice F

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 —