



A37-WP/342
LE/16
2/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 59, 60 ET 62 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur les points 59, 60 et 62 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

Point 59 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants

59.1 Le Secrétaire présente un rapport verbal sur la Conférence diplomatique concernant la sûreté de l'aviation qui s'est tenue à Beijing (Chine) du 30 août au 10 septembre 2010, à laquelle ont participé 76 États et quatre organisations internationales. La Conférence a adopté la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing), qui criminalisent notamment l'utilisation d'un aéronef civil comme arme et celle de matières dangereuses pour attaquer des aéronefs ou d'autres cibles au sol. Le transport illicite d'armes biologiques, chimiques et nucléaires et des matières qui les composent est désormais également punissable. De plus, les traités prévoient la responsabilité criminelle des commanditaires et des organisateurs de ces infractions. Menacer de commettre une infraction visée par ces traités peut aussi déclencher une poursuite au criminel, quand les circonstances donnent à croire à la crédibilité de la menace. Les deux traités nécessitent chacun 22 ratifications pour entrer en vigueur. Au 1^{er} octobre 2010, la Convention avait été signée par 20 États et le Protocole, par 21 États.

59.2 La note A37-WP/290, présentée par l'Afrique du Sud, l'Argentine, l'Australie, le Canada, la Chine, les États-Unis d'Amérique, la France, le Mexique, le Nigéria, l'Ouganda, la République tchèque et le Royaume-Uni, propose en appendice un projet de résolution de l'Assemblée qui prie instamment les États membres de l'OACI de signer et ratifier la Convention et le Protocole de Beijing.

59.3 Une délégation, appuyée par trois autres, indique que l'appui aux traités de Beijing n'a pas fait l'objet d'un consensus mais d'un vote. En particulier, la clause dite « d'exclusion militaire » a divisé les États, ce qui peut nuire à l'acceptation des instruments. Il est fait valoir qu'il devrait être permis aux États d'émettre des réserves au sujet de cette clause.

59.4 La majorité des délégations qui prennent la parole sont d'avis que les deux nouveaux traités élargissent et renforcent le cadre antiterrorisme de l'aviation civile mondiale. Leur adoption universelle ferait considérablement avancer la coopération en matière de prévention des actes illicites contre l'aviation civile.

59.5 En résumé, le Président met en lumière le large consensus établi autour de la nécessité de renforcer le cadre juridique relatif à la sûreté de l'aviation afin de tenir compte des menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. Les nouveaux traités n'empêchent pas les États d'exprimer des réserves sur une clause particulière au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion. La Commission **convient** alors de recommander à la Plénière d'adopter la résolution suivante :

Résolution 59.1 : Promotion de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010

L'Assemblée,

Rappelant sa Résolution A36-26, Appendice C, relative à la ratification des instruments qui ont été élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Reconnaissant l'importance d'élargir et de renforcer le cadre de sûreté de l'aviation mondiale pour tenir compte des menaces nouvelles et émergentes,

1. *Prie instamment* tous les États d'appuyer et d'encourager l'adoption universelle de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing de 2010) et du *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing de 2010),
2. *Prie instamment* tous les États de signer et ratifier la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing de 2010 aussitôt que possible,
3. *Charge* le Secrétaire général d'apporter aux États qui en font la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification.

Point 60 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

60.1 La Commission examine ce point en se fondant sur la note A37-WP/33, présentée par le Conseil, la note A37-WP/77, Additif n° 1 et Additif n° 2, présentée par l'Afrique du Sud, l'Allemagne, l'Argentine, le Brésil, le Canada, les États-Unis d'Amérique, Singapour et la Tanzanie, la note A37-WP/80, présentée par les États-Unis d'Amérique, la note A37-WP/229, présentée par la Colombie, la note A37-WP/233, présentée par la République de Corée, et la note A37-WP/281 Révision et Rectificatif n° 1, présentée par le « Air Crash Victims Families Group », la « Air Safety Foundation » et la « Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) ».

60.2 La note A37-WP/33 donne à l'Assemblée des renseignements sur les travaux que le Secrétariat mène dans le domaine juridique ainsi qu'un aperçu de l'évolution de la situation et des décisions pertinentes prises par le Conseil depuis la 36^e session de l'Assemblée en ce qui concerne les points du programme des travaux du Comité juridique, y compris l'établissement des priorités des points. Une délégation et un observateur saluent la réactivation du Groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés, appelant l'attention en particulier sur la nécessité de se pencher sur les questions de compétence concernant l'État d'atterrissage dans les cas d'infractions graves commises par des passagers indisciplinés.

60.3 La note A37-WP/77 propose d'adopter une résolution priant instamment tous les États de ratifier dès que possible la Convention de Montréal de 1999 et chargeant le Secrétaire général de l'OACI d'apporter aux États qui en font la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification. Dans sa présentation, la délégation des États-Unis d'Amérique rappelle les avantages de la Convention pour le public voyageur et souligne qu'il faut s'employer à faire accepter la Convention universellement, vu la confusion créée par la mosaïque de régimes juridiques actuellement en place.

60.4 Dans sa présentation, au nom des co-auteurs de la note A37-WP/281, le « Air Crash Victims Families Group » insiste lui aussi sur la nécessité de promouvoir davantage la ratification de la Convention de Montréal de 1999, faisant observer qu'il est inacceptable que, pour un même accident, les règles applicables d'indemnisation des victimes puissent différer.

60.5 Lors de l'examen des deux notes de travail, de nombreuses délégations, dont une prenant la parole au nom des États de l'Union européenne et une autre, au nom des membres de la CEAC, de même qu'un observateur, appuient l'idée d'une intensification des efforts pour exhorter les États à ratifier la Convention de Montréal de 1999. Plusieurs délégations estiment qu'il est temps de rechercher une application universelle. Quelques-unes font remarquer que la situation actuelle est insatisfaisante car dans certains cas, il est difficile de déterminer le régime de responsabilité qui s'applique. En réponse à l'observation d'une délégation selon laquelle il existe déjà une résolution concernant la Convention de Montréal, une délégation fait remarquer que la résolution proposée a une portée légèrement plus grande dans la mesure où elle encourage l'adoption universelle. La Commission **convient** donc d'inviter l'Assemblée à adopter la résolution proposée ci-après :

Résolution 60.1 : Promotion de la Convention de Montréal de 1999

L'Assemblée,

Rappelant sa Résolution A36-26, Appendice C, relative à la ratification des instruments qui ont été élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Reconnaissant l'importance de disposer d'un régime universel pour régir la responsabilité des transporteurs aériens envers les passagers et les expéditeurs empruntant les vols internationaux,

Reconnaissant la nécessité d'un système équitable et commode qui permette une indemnisation intégrale des pertes,

1. *Prie instamment* tous les États d'appuyer et d'encourager l'adoption universelle de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Convention de Montréal de 1999) ;
2. *Prie instamment* tous les États qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 aussitôt que possible ;
3. *Charge* le Secrétaire général d'apporter aux États qui en font la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification.

60.6 La note A37-WP/80 propose d'ajouter l'examen d'éléments indicatifs sur les conflits d'intérêt au programme des travaux du Comité juridique. Apportant des précisions sur la proposition, la délégation des États-Unis exprime l'avis qu'il devrait y avoir des règles cohérentes pour tout le secteur afin d'établir et de préserver une séparation claire entre les autorités de l'aviation civile et les activités qu'elles supervisent, lorsque c'est souhaitable. Donnant l'exemple que, dans un État, le directeur général de l'aviation civile (DGAC) pourrait avoir à renoncer à tout intérêt financier dans l'industrie alors que dans un autre, il pourrait demeurer pilote d'une compagnie aérienne, la délégation fait valoir que, faute d'orientations, cette question est régie par des lois nationales très divergentes. Elle suggère d'examiner les situations de conflit d'intérêt dans trois domaines distincts : 1) les intérêts financiers au sein des entités réglementées ; 2) les transferts de personnes de postes au sein du gouvernement à l'industrie et vice-versa ; 3) la pratique courante qui consiste à désigner ou à détacher du personnel pour remplir des fonctions de supervision au nom de l'administration de l'aviation civile. Il est donc approprié que le Comité juridique étudie la question plus à fond et élabore des recommandations, selon qu'il convient, pour que l'OACI publie des éléments indicatifs, s'il y a lieu.

60.7 Deux délégations estiment que les éléments indicatifs actuels de l'OACI sont suffisants et qu'il n'est pas nécessaire que le Comité juridique prenne d'autres mesures. L'une d'elles renvoie la Commission aux orientations figurant dans la Partie A du *Manuel d'audits de supervision de la sécurité* (Doc 9735). Il est de plus signalé que la Partie 3 du *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) contient également des éléments indicatifs. Une autre délégation, qui n'est pas contre les objectifs de la proposition, suggère que la question soit d'abord examinée par la Commission de navigation aérienne. Un grand nombre de délégations prenant la parole trouvent du mérite à la proposition. Quelques-unes d'entre elles font remarquer qu'il est toutefois impératif que l'étude se limite à l'élaboration d'éventuels éléments indicatifs, car la question n'est pas

susceptible de faire l'objet de normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ou d'une convention. Une de ces délégations propose d'envoyer un questionnaire pour avoir des idées sur les éléments à envisager.

60.8 Concluant le débat sur ce point, le Président note le fort appui exprimé en faveur de la réalisation d'une étude. La Commission **convient** donc d'ajouter le point « Examen d'orientations sur les conflits d'intérêt » au programme des travaux du Comité juridique.

60.9 Une proposition d'ajouter au programme des travaux l'élaboration d'un modèle de législation afin d'aider les États à mettre en œuvre les SARP est présentée verbalement par une délégation. Tout en reconnaissant que, pour divers États, la mise en œuvre des SARP demeure un défi, un certain nombre de délégations indiquent que, comme la proposition n'a pas été présentée à l'avance, ils ne sont pas en mesure d'examiner la question à ce stade.

60.10 La Commission examine ensuite la note A37-WP/229, présentée par la Colombie, qui contient une proposition visant à harmoniser les critères régissant l'attribution des responsabilités entre les exploitants d'aéroports, les autorités aéronautiques et les autres parties pour ce qui est des dommages causés par les impacts d'animaux. La majorité des délégations prenant la parole sur ce sujet ne voient pas de vide juridique à combler, étant donné que la Convention de Montréal de 1999 et des instruments en matière de responsabilité civile tels que la Convention sur les risques généraux de 2009 prévoient la possibilité d'actions récursoires. De plus, le marché de l'assurance offre une protection suffisante en ce qui a trait à de tels risques.

60.11 La Commission prend acte avec satisfaction de l'offre de la République de Corée, présentée dans la note A37-WP/233, d'accueillir un séminaire juridique régional en 2012 pour examiner les questions intéressant la Région Asie-Pacifique.

60.12 Sous réserve de l'addition du point concernant les conflits d'intérêt, la Commission **confirme** le programme des travaux du Comité juridique présenté au § 3.4 de la note A37-WP/33.

Point 62 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

62.1 La Commission prend acte de la note A37-WP/95 (note d'information).

— FIN —