



A37-WP/383
P/48
5/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE SUR LA PARTIE GÉNÉRALITÉS ET SUR LES POINTS 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 ET 62 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission juridique)

Le rapport ci-joint sur la partie Généralités et sur les points 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 et 62 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission juridique. Les Résolutions 59/1, 60/1 et 61/1 sont recommandées à l'adoption de la Plénière.

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

RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. Du 29 septembre au 8 octobre 2010, la Commission juridique a tenu trois séances. M. L. Mabaso (Afrique du Sud) a été élu Président de la Commission par l'Assemblée plénière.
2. À sa première séance, la Commission a élu M. S. Eid (Liban) Premier Vice-Président et M. S. Clegg (Nouvelle Zélande) Second Vice-Président.
3. Les trois séances de la Commission ont été publiques.
4. Des représentants de 105 États contractants ainsi que 9 délégations 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 et des relations extérieures. M. J.V. Augustin, Directeur adjoint, était son suppléant. Le Secrétaire était également assisté par M. B. Verhaegen, chargé des relations extérieures et conseiller juridique principal, MM. J. Huang et A. Jacob, et Mme M. Weinstein, conseillers juridiques.

Ordre du jour et organisation des travaux

6. Les points 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 et 62, dont la Commission avait été saisie par la Plénière, ont été examinés comme suit :

Point 55 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2007, 2008 et 2009

Point 56 : Budgets pour 2011, 2012 et 2013

Point 57 : Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

Point 58 : Rapport d'avancement sur le point intitulé « *Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux* »

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

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

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

Point 62 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

6.1 Une liste des documents et des notes de travail examinée par la Commission par point à 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 à l'ordre du jour examinés par la Commission.

Point 55 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2007, 2008 et 2009

55.1 La Commission **prend note** des chapitres sur les Principes de droit des Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2007 (Doc 9898), 2008 (Doc 9916) et 2009 (Doc 9921), ainsi que du Supplément pour le premier trimestre de 2010 (Doc 9921 – Supplément), qui lui ont été renvoyés par la Plénière.

Point 56 : Budgets pour 2011, 2012 et 2013

56.1 La Commission **prend note** du budget des Services juridiques et relations extérieures pour 2011, 2012 et 2013 présenté à la page 103 du projet de budget de l'Organisation proposé dans la note A37-WP/43.

Point 57 : Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

57.1 Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base de la note A37-WP/44 présentée par le Conseil et contenant un rapport d'avancement depuis la 36^e session de l'Assemblée sur les travaux liés à la surveillance du Registre international que le Conseil a réalisé en qualité d'Autorité de surveillance. Il est fait mention plus particulièrement de la publication par le Conseil en 2008 et 2010 de deux rapports aux parties aux instruments du Cap sur l'exécution de ses fonctions d'Autorité de surveillance, des nominations/reconductions dans leurs fonctions de 12 membres de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) qu'il a faites en 2009, de l'approbation qu'il a donnée aux innovations dans le Registre recommandées par la CESAIR en 2007, 2008 et 2009, qui apparaissent comme amendements du *Règlement et des Règles de procédure du Registre international*, et de sa décision de reconduire le Conservateur pour un deuxième mandat de cinq ans commençant en mars 2011. Le Secrétaire a communiqué une mise à jour du paragraphe 2.4 de la note de travail indiquant qu'au 1^{er} septembre 2010, les instruments du Cap comptaient 33 parties.

57.2 Une délégation déclare qu'elle appuie résolument la Convention et le Protocole du Cap, signalant le rôle actif de son gouvernement dans l'élaboration de ces instruments, et elle fait l'éloge des services d'inscription et de consultation qu'offre le Registre international. Cependant, elle fait part de ses préoccupations concernant deux questions. En premier lieu, elle estime qu'il est indispensable que les fonctions d'inscription et de consultation du Registre soient disponibles dans toutes les langues officielles de l'OACI afin qu'il soit aussi utile que possible pour les participants. En second lieu, elle estime que le Conservateur n'a toujours pas répondu aux exigences de la Convention et du Protocole du Cap pour ce qui est de la couverture d'assurance ou de la garantie financière, bien qu'il ait porté la couverture à 70 millions USD. Cette délégation est d'avis que la couverture est encore bien loin du niveau prévu au Protocole, qui est estimé à 200 millions USD. Bien qu'elle souhaite ratifier bientôt les instruments du Cap, elle prie instamment l'Assemblée de noter sa position concernant les questions d'assurance et de langue.

57.3 Le Secrétaire fait savoir que les documents approuvés par le Conseil en qualité d'Autorité de surveillance, tels que le Règlement et les Règles de procédure, sont produits dans toutes les langues officielles de l'OACI ; toutefois, le Registre continue de fonctionner en anglais étant donné les difficultés techniques qui entrent en jeu. Il indique également que le Secrétariat est en consultation avec un groupe ad hoc sur le renouvellement du contrat du Conservateur concernant diverses questions, notamment les questions d'assurance. Ce groupe ad hoc est formé de membres de la CESAIR.

57.4 Une autre délégation, dont les experts sont membres de la CESAIR et du groupe ad hoc, signale que la couverture d'assurance se ressent du montant disponible dans le marché de l'assurance. Elle indique aussi que le Conservateur pourrait tirer parti de la protection supplémentaire qu'offre une franchise réduite, étant donné qu'il n'y a pas eu de réclamations contre le Conservateur depuis que le Registre a commencé à fonctionner.

57.5 Résumant les délibérations, le Président conclut que la Commission a noté les renseignements actualisés figurant dans la note A37-WP/44 ainsi que les observations des intervenants.

Point 58 : Rapport d'avancement sur le point intitulé « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux »

58.1 Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base de la note A37-WP/31 Révision, présentée par le Conseil, et de la note A37-WP/118, présentée par l'Afrique du Sud, le Canada, le Royaume-Uni et Singapour.

58.2 La note A37-WP/31 Révision présente à l'Assemblée un rapport sur l'avancement des travaux sur ce point depuis la dernière session de l'Assemblée. Des renseignements sont donnés plus particulièrement sur l'adoption par une Conférence diplomatique tenue en 2009 des textes des deux instruments suivants :

- a) *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* (communément appelée « Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ») (Doc 9920) ;
- b) *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* (communément appelée « Convention sur les risques généraux ») (Doc 9919).

58.3 L'Appendice à la note souligne les deux plus importantes dispositions de chacune des conventions et relève que les instruments ont jusqu'à maintenant été signés par sept et neuf États respectivement. La note renseigne aussi sur les travaux continus de la Commission préparatoire pour la constitution du Fonds international, ce dernier ayant été établi conformément à la Résolution n° 2 adoptée par la Conférence diplomatique. En plus d'inviter l'Assemblée à prendre note de ces renseignements, elle prie instamment les États de ratifier les deux conventions, en application d'une décision prise par le Conseil à sa 190^e session.

58.4 Une délégation exprime son scepticisme à l'égard de l'invitation insistante adressée aux États pour qu'ils ratifient les instruments. À son avis, la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite en particulier présente d'importantes lacunes. Elle considère que le régime envisagé pour le Fonds n'est ni efficace ni réaliste et estime que le concept de limite de responsabilité infranchissable n'augmente pas le niveau de protection des victimes. Étant donné le faible nombre de signatures à ce jour et le seuil critique élevé nécessaire à l'entrée en vigueur de l'instrument, elle doute que cela n'arrive jamais et, par conséquent, considère qu'elle n'est pas dans une position pour prier instamment les États de ratifier les instruments. Une autre délégation souscrit à ce sentiment.

58.5 La note A37-WP/118, présentée par la délégation du Canada au nom des autres cosignataires, renseigne l'Assemblée sur le travail continu de la Commission préparatoire pour la constitution du Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages. Exprimant le sentiment que les deux délégations qui ont présenté précédemment leur point de vue sont en minorité, la délégation indique qu'elle est fortement résolue à trouver des solutions pragmatiques aux problèmes difficiles. Elle déclare qu'un esprit de prévoyance a été introduit dans la Commission préparatoire qui a été chargée en fait de prévoir les décisions qui devront être prises par la Conférence des Parties à la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. À cette fin, la Commission préparatoire a déjà élaboré des Règles de procédure pour la Conférence des Parties et elle s'est attaquée activement aux questions plus complexes du Règlement du Fonds international, portant notamment sur la structure du Fonds. Des efforts sont également en cours relativement à l'élaboration de lignes directrices en matière de dédommagement,

aux aspects concernant les cotisations initiales au Fonds ainsi qu'à l'élaboration de lignes directrices en matière d'investissement et de dispositions concernant la gouvernance financière, et de lignes directrices générales concernant l'Assistance en cas d'événements survenant dans des États non parties. La délégation signale ensuite que la Commission préparatoire élabore actuellement une note importante qui décrit les principales options juridiques pour une mise en œuvre rapide sur une base intérimaire des avantages découlant de la Convention si une crise survenait avant l'entrée en vigueur de la Convention. Elle conclut en invitant les États concernés qui ont des experts dans les domaines pertinents à participer aux travaux de la Commission préparatoire en qualité d'observateur.

58.6 La nécessité d'appuyer les travaux de la Commission préparatoire est soulignée par plusieurs délégations. Ces dernières se déclarent en faveur des suites à donner présentées dans les deux notes de travail. L'une de ces délégations indique que, malgré qu'elle soit sensible aux préoccupations exprimées par la délégation qui a fait part de son scepticisme, il convient de rappeler que la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite et le Fonds doivent être considérés comme une façon de répondre au problème de responsabilité stricte et illimitée auquel font face les transporteurs aériens et à celui des montants énormes de réparations nécessaires qui ne peuvent pas être supportés par l'assurance disponible. La Convention et le Fonds, une fois établis, visent à concilier les besoins des victimes et ceux des transporteurs aériens.

58.7 Résumant les délibérations, le Président conclut que les notes de travail n'amenaient pas de nouvelles questions. Pour ce qui est des réserves de certains États, le Président indique qu'il est nécessaire de faire avancer le processus au-delà des positions qui ont déjà été exprimées durant la Conférence diplomatique. La Commission doit donc noter les progrès qui ont été réalisés et inviter les États qui ont des experts possédant les compétences voulues à participer aux travaux de la Commission préparatoire et ainsi faire en sorte que les instruments entrent en vigueur.

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 de ratifier la Convention et le Protocole de Beijing.

59.3 Une délégation appuyée par trois autres, tout en soulignant la nécessité d'élargir et de renforcer le cadre juridique pour criminaliser les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale, déplore le fait que l'appui aux traités de Beijing n'est pas le résultat 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 s'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 d'actes illicites contre l'aviation civile.

59.5 Un observateur rappelle qu'il avait indiqué durant la Conférence diplomatique qu'aucune des infractions pénales prévues dans les traités de Beijing ne s'appliquait à la conduite légitime des transporteurs aériens et de leurs employés durant l'exercice normal de leurs activités.

59.6 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, Additif n° 2 et Additif n° 3 présentée par l'Afrique du Sud, l'Allemagne, l'Argentine, le Brésil, le Canada, les États-Unis d'Amérique, le Japon, le Nigéria, 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. Plusieurs d'entre elles font remarquer que l'étude devrait se limiter 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 ni 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 relatives à la sécurité et à la sûreté est présentée verbalement par une délégation. Une délégation appuie cette proposition et certaines y voient des avantages. Une délégation propose que ce point soit examiné dans le cadre plus large de l'étude des questions juridiques liées à la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS). Tout en reconnaissant que, pour divers États, la législation d'application 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 paragraphe 3.4 de la note A37-WP/33.

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

61.1 La Commission juridique examine ce point sur la base de la note A37-WP/3 Révision présentée par le Conseil et de la note A37-WP/243 présentée par la République bolivarienne du Venezuela.

61.2 La note A37-WP/3 Révision propose une actualisation rédactionnelle de l'exposé récapitulatif actuel qui figure dans la Résolution A36-26. Le Secrétaire de la Commission constate que la note porte uniquement sur des questions rédactionnelles et qu'elle ne traite pas de questions de politique en accord avec les principes qui guident l'exécution de cette tâche. Comme le fait remarquer une délégation, il est entendu qu'il sera nécessaire d'incorporer dans le 8^e paragraphe des considérants de l'Appendice C commençant par « *Prie instamment* tous les États contractants », le titre abrégé des instruments sur la sûreté de l'aviation adoptés à Beijing.

61.3 La note A37-WP/243 contient une proposition d'amendement de la Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils figurant dans l'Appendice E de l'exposé récapitulatif. La proposition demande qu'une note soit incorporée dans les sections 1, 2 et 3 de la législation type pour prendre en compte la législation nationale en vigueur au Venezuela qui fait la différence entre les manquements et les infractions. La proposition demande aussi l'addition d'un texte dans la section 4 qui traite de la compétence. Le Président fait remarquer que la proposition n'est pas appuyée mais note que le Venezuela est libre de traiter la question dans un autre forum conformément aux procédures établies.

61.4 La Commission **convient** de recommander à adoption de la Plénière la résolution proposée ci-dessous :

Résolution 61/1 : 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 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, 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 déjà 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, ainsi que la Convention et le Protocole de Beijing 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,

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,

Demande instamment aux États d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus,

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 qu'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

Commets 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 reconnaître 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).

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 —