



A38-WP/391
LE/12
27/9/13

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 47 ET 48 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur les points 47 et 48 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

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

47.1 La Commission examine ce point sur la base des notes A38-WP/62, présentée par le Conseil ; A38-WP/114, présentée par l'Afrique du Sud, le Canada, les États-Unis et Singapour ; A38-WP/170, présentée par les Émirats arabes unis, le Groupe des familles des victimes d'accidents d'avion et l'Association du transport aérien international (IATA), A38-WP/262 révision n° 3 et A38-WP/340, présentées toutes les deux par la République de Corée et A38-WP/358 et rectificatif n° 1, présentées par l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA).

47.2 La note A38-WP/62 fournit des renseignements à l'Assemblée sur les activités permanentes de l'Organisation dans le domaine juridique, ainsi qu'un aperçu de l'évolution de la situation et des décisions pertinentes prises par le Conseil et le Comité juridique depuis la dernière session de l'Assemblée en ce qui concerne les points du programme des travaux du Comité juridique, y compris l'ordre de priorité des points.

47.3 Le délégué de la République de Corée présente la note A38-WP/262, dans laquelle il est proposé que l'OACI mette en place un groupe d'étude analogue au Groupe d'étude sur les systèmes de véhicules aériens non habités, qui serait chargé d'examiner, avec recherches juridiques à l'appui, les questions de responsabilité en rapport avec les aéronefs télépilotes. Il est en outre demandé à l'OACI de mettre en place un système de collecte et d'échange de données sur les accidents et incidents d'aéronefs télépilotes et les responsabilités correspondantes.

47.4 Plusieurs délégations apportent leur appui à la note A38-WP/262, indiquant qu'elles partagent la préoccupation de la République de Corée quant à la nécessité de recherches sur les questions de responsabilité civile liées aux aéronefs télépilotes.

47.5 Toutefois, une délégation s'y oppose, notant qu'en ce qui concerne la question de la responsabilité en particulier, la note A38-WP/262 n'établit pas de manière suffisante la nécessité d'une nouvelle loi concernant les aéronefs télépilotes, plus précisément à la lumière du fait que des conventions déjà adoptées mais qui ne sont pas encore en vigueur – notamment les deux Conventions adoptées par l'OACI en 2009 pour remplacer la *Convention de Rome de 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers* (la *Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite* et la *Convention sur les risques généraux*) – traitent déjà des préoccupations liées à la responsabilité qui sont soulevées dans la note.

47.6 Les préoccupations soulevées par cette délégation sont partagées par plusieurs autres délégations qui remettent toutes en question la création d'un groupe d'étude comme étant soit inutile soit prématurée. L'une de ces délégations propose que des recherches supplémentaires soient faites et qu'une enquête soit menée auprès des États membres pour déterminer de façon concluante si en fait une législation adéquate existe déjà. Une autre délégation appuie cette démarche, notant que, bien que la note A38-WP/262 montre qu'il y a peut-être des questions en suspens concernant l'immatriculation et l'assurance des aéronefs télépilotes, il faut des recherches préliminaires plus approfondies pour établir la nécessité d'un groupe d'étude prospectif et un programme de travail éventuel pour ledit groupe.

47.7 Les autres délégations se rallient généralement à la proposition relative à des recherches supplémentaires à entreprendre avant la création d'un groupe d'étude. En outre, il est entendu que les aspects techniques des accidents et incidents d'aéronefs télépilotes et la collecte et le partage des données

correspondantes seraient traités dans le cadre de systèmes existants, sous la conduite de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI.

47.8 Sur ces bases, un accord se forme au sein de la Commission autour de la proposition du Président de renvoyer la question des points juridiques liés aux aéronefs télépilotes au Comité juridique pour complément d'étude, en tenant dûment compte des ressources limitées de l'Organisation, en particulier du fait que des régimes d'assurance responsabilité civile existent déjà. La Commission convient en outre que cette question devrait être ajoutée en tant que nouveau point au programme des travaux du Comité juridique.

47.9 Le Président du Comité juridique déclare à la Commission juridique qu'afin de faciliter les travaux de la Commission, le Président et les Vice-présidents du Comité juridique se sont réunis pour discuter des travaux futurs du Comité. Reconnaisant les contraintes de nature budgétaire et autre de l'Organisation, il est proposé d'explorer et de mobiliser d'autres ressources disponibles afin de promouvoir le programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique. Il souligne l'importance de l'harmonisation des travaux juridiques avec les autres travaux de l'Organisation, grâce à une étroite coordination du Comité juridique avec d'autres organes de l'Organisation. Il note qu'il y a de nombreuses questions vitales dans la communauté de l'aviation civile, comme celles qui concernent la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'économie du transport aérien. Le Comité juridique ne se limite pas à la rédaction de conventions, mais devrait servir de ressource intellectuelle pour la transformation de la volonté politique collective des États membres en réalité.

47.10 Plusieurs délégations appuient la déclaration du Président du Comité juridique et soulignent la nécessité d'aider le Secrétariat. Par exemple, des États membres peuvent envisager de lancer une étude, des enquêtes ou un sondage sur certaines questions juridiques d'intérêt commun, d'organiser des séminaires, ateliers ou conférences juridiques régionaux et/ou de fournir du personnel en détachement.

47.11 Le Président du Comité juridique propose alors de supprimer du programme de travail les points sur lesquels le Comité a déjà en fait achevé ses travaux, à savoir le point 1 « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux » et le point 6 « Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques) ». Reprenant une proposition faite par une autre délégation, le Président du Comité juridique suggère en outre de modifier le point 7 qui se lirait comme suit « Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ». Dans ce contexte, le sentiment est exprimé que le Comité juridique fournirait un soutien actif à l'OACI et à sa Direction des affaires juridiques et des relations extérieures en ce qui concerne l'assistance à apporter aux États sur des questions de ratification des instruments de droit aérien. Étant donné qu'en principe un questionnaire sera transmis sous peu aux États sur les orientations sur les conflits d'intérêts, le Président du Comité juridique propose en outre de faire passer la priorité de ce point à la deuxième position.

47.12 En ce qui concerne le point du programme des travaux traitant d'un cadre juridique pour les systèmes CNS/ATM, un observateur demande que le Secrétaire général élabore des éléments indicatifs relatifs à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Au sujet de ce point, une délégation est d'avis qu'il pourrait être supprimé du programme des travaux à la lumière des éléments élaborés par l'OACI sur une période de 10 ans.

47.13 La Commission appuie alors à l'unanimité le réaménagement du programme des travaux selon la proposition présentée par le Président du Comité juridique. En conséquence, la Commission établit le programme des travaux du Comité juridique, comme suit :

- 1) Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ;
- 2) Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts ;
- 3) Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 *bis* ;
- 4) Examen, en ce qui concerne le système CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multinationaux régionaux, de la création d'un cadre juridique ;
- 5) Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ; et
- 6) Étude des questions juridiques relatives aux aéronefs télépilotés.

47.14 La note A38-WP/114 contient une proposition pour que soit à nouveau adoptée une résolution priant instamment tous les États de ratifier aussitôt 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. En présentant sa note, la délégation des États-Unis déclare qu'il continue d'exister un ensemble disparate et déroutant de régimes, du fait qu'il n'existe pas d'instrument qui ait été adopté universellement. Rappelant les avantages inscrits dans la Convention, au bénéfice des voyageurs, ainsi que les efficacités et les économies pour les compagnies aériennes, la délégation exprime la nécessité de s'efforcer de faire de la Convention de Montréal de 1999 un régime applicable à l'échelle universelle.

47.15 Dans sa présentation, au nom des coauteurs de la note A38-WP/170, le délégué des Émirats arabes unis rappelle la Résolution A37-24 de l'Assemblée, mais fait observer qu'un grand nombre d'États n'ont pas encore ratifié la Convention de Montréal de 1999. Il indique qu'afin de profiter des avantages qu'offre la Convention, il faut éliminer l'ensemble disparate de régimes juridiques parallèles qui existent actuellement. Il prie instamment tous les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 aussitôt que possible.

47.16 Dans la note A38-WP/358 et Rectificatif n° 1, les États qui ne l'ont pas encore fait sont également priés instamment d'appuyer et d'encourager l'adoption universelle de la Convention de Montréal de 1999. L'ALADA réitère son offre de coopération pour la diffusion des avantages de la ratification de la Convention de Montréal de 1999 ou de l'adhésion à cette Convention, en particulier dans la région latino-américaine.

47.17 La Commission, en conséquence, **convient** de recommander à la Plénière l'adoption de la Résolution suivante :

Résolution 47/1 : Promotion de la Convention de Montréal de 1999

L'Assemblée,

Rappelant sa Résolution A37-24 intitulée *Promotion de la Convention de Montréal de 1999,*

Rappelant en outre sa Résolution A37-22, 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, juste 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 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.
4. *Déclare* que la présente résolution annule la Résolution A37-24.

La note A38-WP/340, contenant une offre de la République de Corée d'accueillir un Séminaire juridique régional en 2015 pour traiter de questions juridiques intéressant la région Asie-Pacifique, est **notée** par la Commission, avec appréciation.

Point 48 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

48.1 Aucune autre question n'est soumise à l'examen de la Commission juridique.