



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

PARTIE « GÉNÉRALITÉS » DU RAPPORT DE LA COMMISSION JURIDIQUE ET RAPPORT SUR LES POINTS 45, 46, 47 ET 48 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par la Présidente de la Commission juridique)

Le texte ci-joint de la partie « Généralités » et du rapport sur les points 45, 46, 47 et 48 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission juridique. Les Résolutions 46/1 et 47/1 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 25 au 30 septembre 2013, la Commission juridique a tenu 3 séances. M^{me} M. Gordon (Jamaïque) a été élue Présidente 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^{me} H. Hitula (Namibie) Seconde Vice-Présidente.
3. Les trois séances de la Commission ont été publiques.
4. Des représentants de 103 États membres ainsi que de sept délégations d'observateurs ont assisté à une ou plusieurs séances de la Commission.
5. Le Secrétaire de la Commission était M. J. V. Augustin, Directeur par intérim des affaires juridiques et des relations extérieures. MM. J. Huang et A. Jakob, conseillers juridiques principaux, étaient ses suppléants. Le Secrétaire était également assisté par M. C. Petras, M. A. Opolot et M^{me} M. Weinstein, conseillers juridiques.

Ordre du jour et organisation des travaux

6. Les points 45, 46, 47 et 48, dont la Commission avait été saisie par la Plénière, ont été examinés comme suit :
 - Point 45 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012
 - Point 46 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants
 - Point 47 : Programme de travail de l'Organisation dans le domaine juridique
 - Point 48 : Autres questions à examiner par la Commission juridique
- 6.1 Une liste des documents et des notes de travail examinées par la Commission, par points de l'ordre du jour, figure en appendice au présent rapport.
- 6.2 Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont mentionnées séparément dans les paragraphes qui suivent. Les textes sont classés dans l'ordre numérique des points de l'ordre du jour examinés par la Commission.

Point 45 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

45.1 La Commission **prend note** des chapitres des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010 (Doc 9952), 2011 (Doc 9975) et 2012 (Doc 10001), ainsi que du Supplément pour le premier trimestre de 2013 (Doc 10001 – Supplément), qui lui ont été renvoyés par la Plénière.

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

46.1 La Commission examine ce point en se fondant sur la note A38-WP/49, présentée par le Conseil, la note A38-WP/109, présentée par les États-Unis et à laquelle s'est ensuite associé le Groupe des familles des victimes de crash aériens (ACVFG), et la note A38-WP/154, présentée par la République dominicaine. La note A38-WP/49 donne un rapport d'avancement sur les travaux concernant la question des passagers indisciplinés et la mise en œuvre de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing). En ce qui concerne les travaux relatifs aux passagers indisciplinés, le Comité juridique a présenté un projet de texte du protocole visant à amender la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Convention de Tokyo). Ce texte a été considéré suffisamment mûr et prêt pour être transmis au Conseil comme projet final en vue de sa présentation aux États et, finalement, à une Conférence diplomatique. Se fondant sur les résultats des travaux du Comité juridique, le Conseil a décidé de convoquer une Conférence diplomatique pour amender la Convention de Tokyo à Montréal, du 26 mars au 4 avril 2014.

46.2 Toutes les délégations et tous les observateurs qui prennent la parole soulignent l'importance de moderniser la Convention de Tokyo. Étant l'une des conventions ayant eu le plus de succès parmi toutes celles qui ont été adoptées sous les auspices de l'OACI, la Convention de Tokyo a résisté à l'épreuve du temps, mais des changements ont eu lieu au cours des 50 dernières années. En particulier, la vaste expansion du transport aérien et l'augmentation correspondante d'incidents concernant les passagers indisciplinés à bord, ont suscité la nécessité de mettre à jour cet instrument. Ces délégations félicitent l'OACI pour l'initiative qu'elle a prise à cet égard, faisant référence en particulier aux travaux du Rapporteur, du Président du Sous-Comité et du Président du Comité juridique. Il est souligné que l'Assemblée devrait encourager autant d'États que possible à participer à la Conférence diplomatique. Plus la participation des États sera élevée, plus grand sera l'intérêt de la communauté internationale qui sera représentée, ce qui pourrait éventuellement contribuer à obtenir un meilleur résultat à la Conférence diplomatique et une plus grande acceptation de l'instrument adopté à la Conférence.

46.3 Une délégation, appuyée par plusieurs autres, fait allusion à certaines questions sur lesquelles un consensus n'a pas encore été établi, en particulier le statut et les fonctions des agents de sûreté en vol. Il est rappelé que le Conseil a demandé à la Direction de la navigation aérienne du Secrétariat de donner un avis sur cette question. Cette délégation demande instamment que cet avis soit communiqué aux États bien avant la Conférence diplomatique, afin de permettre que les États soient bien informés et convenablement préparés. À cet égard, une délégation mentionne que son État est en train d'organiser un séminaire pré-conférence pour les États africains en vue de diffuser les informations pertinentes. Une autre délégation mentionne également un projet d'abriter un séminaire dans la région Asie-Pacifique.

46.4 Une délégation donne des détails sur les questions clés qui ont été examinées par le Comité juridique. L'importance d'établir la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant a été soulignée. La Convention de Tokyo, tout en établissant la compétence de l'État d'immatriculation, ne contient aucune disposition qui traite de cette question. D'autres délégations font écho à cette déclaration en soulignant la nécessité d'intenter des poursuites judiciaires contre le comportement

indiscipliné partout où il se produit. En ce qui concerne la question des agents de sûreté en vol, leur existence est une réalité dans la vie d'aujourd'hui, mais ce n'est pas tous les États membres de l'OACI qui ont ces agents. En conséquence, il est suggéré que les États qui ont la pratique de déployer des agents de sûreté en vol fournissent autant d'informations que possible pour faciliter la discussion sur cette question lors de la Conférence diplomatique. On espère que la Conférence diplomatique pourra parvenir à un consensus sur cette question et produire un instrument qui soit acceptable.

46.5 La Commission recommande à l'unanimité que la Plénière demande aux États membres de participer à la Conférence diplomatique en vue d'amender la Convention de Tokyo.

46.6 En ce qui concerne la mise en œuvre de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing, le Secrétariat indique qu'au 25 septembre 2013, 29 États avaient signé la Convention de Beijing tandis que 8 l'avaient ratifiée ou y avaient adhéré; pour ce qui est du Protocole de Beijing, 31 États l'avaient signé et 7 l'avaient ratifié ou y avaient adhéré.

46.7 La note A38-WP/109 a réitéré que ces deux instruments élargissent et renforcent le cadre mondial de lutte contre le terrorisme dans l'aviation civile et encourage par conséquent tous les États membres à signer et à ratifier ces instruments. Elle contient une proposition d'adoption d'une résolution priant à nouveau instamment tous les États à ratifier le plus tôt possible la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing de 2010 et chargeant le Secrétaire général de l'OACI d'apporter aux États qui en font la demande, selon qu'il convient, une assistance dans le processus de ratification. Dans sa présentation, la délégation des États-Unis a indiqué que les traités de Beijing, qui remplacent ou modifient les conventions éprouvées relatives aux actes d'intervention illicite et qui comptent plus de 175 Parties, doivent être largement acceptés pour qu'ils atteignent pleinement leur objectif. La délégation exprime la nécessité de s'efforcer de faire de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010 un régime universellement applicable.

46.8 La note A38-WP/154 encourage en outre les États membres à inclure dans leurs lois ou législations criminelles respectives des sanctions contre les infractions énumérées dans les deux instruments.

46.9 Plusieurs délégations mentionnent que leurs États respectifs ont non seulement participé à la Conférence diplomatique de Beijing, mais ont également pris rapidement des mesures pour ratifier les deux instruments. Un plus grand nombre de délégations informent la Commission que leurs États respectifs ont entamé le processus de ratification et signeront ou ratifieront les instruments dans un proche avenir. Une délégation mentionne que les deux instruments nécessitent respectivement 22 ratifications pour qu'ils entrent en vigueur, ce qui est considéré comme un seuil élevé. En conséquence, il faut plus d'efforts pour atteindre ce seuil. Une autre délégation, appuyée par d'autres, souligne la nécessité pour l'OACI d'organiser, au siège et dans les régions, des ateliers et des séminaires pour promouvoir ces deux instruments. Il est suggéré que la question de la ratification soit mentionnée à chaque conférence de l'OACI.

46.10 Le Président résume que la Commission juridique a le soutien total des délégations pour promouvoir la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing. La Commission **convient** alors de recommander à la Plénière d'adopter la résolution suivante :

Résolution 46/1 : Promotion de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010

L'Assemblée,

Rappelant sa Résolution A37-23 intitulée : Promotion de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010,

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 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.*

4. *Déclare que cette Résolution remplace la Résolution A37-23.*

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 les États-Unis et à laquelle se sont ensuite associés l'Afrique du Sud, l'Allemagne, le Canada, la France 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 la législation actuelle — la Convention de Rome de 1952 là où elle est en vigueur et des législations nationales remarquablement uniformes dans tous les autres États — 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 estiment que la création d'un groupe d'étude pourrait être prématurée. Une de ces délégations indique que des recherches pourraient être faites pour déterminer s'il reste des points à traiter en ce qui concerne la couverture des dommages causés aux tiers assurée par la Convention de Rome de 1952 et les Conventions de Montréal de 2009, et qu'une enquête sur les régimes de responsabilité dans le cadre des législations nationales pourrait ensuite (au besoin) être menée auprès des États membres. 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 télépilotés 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 télépilotés 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 représentant une Commission formée de 54 États s'oppose au retrait de ce point du programme des travaux du Comité juridique ou à la diminution de sa priorité et

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, ou que sa priorité pourrait être réduite, étant donné les éléments déjà élaborés par l'OACI et le fait que, sur une période de 9 ans, aucun travail à ce sujet n'a été effectué par le Comité juridique ou la Commission juridique.

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 examine les notes de travail présentées et les recommandations qu'elles contiennent, et le contenu des notes de travail est appuyé. En conséquence, la Commission **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.