



ICAO

Simulation de l'Organisation de l'aviation civile internationale

L'ABC de l'OACI

Rédigé par la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OACI :
MATHIEU VAUGEOIS, conseiller juridique adjoint
DR. JIEFANG HUANG, directeur

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Abréviations	2
1. Introduction	3
2. Mandat.....	3
3. Gouvernance et structure de l'OACI.....	4
3.1 L'Assemblée.....	4
3.2 Le Conseil.....	5
3.2.1 Fonctions administratives du Conseil	7
3.2.2 Fonctions judiciaires du Conseil	7
3.2.3 Fonctions quasi-judiciaires du Conseil	9
3.2.4 La représentation conjointe au Conseil de l'OACI	9
3.3 Les comités du Conseil.....	10
3.4 La Commission de la navigation aérienne.....	11
3.5 Les autres comités de l'OACI	12
3.5.1 Le Comité juridique	12
3.5.2 Le Comité sur la protection environnementale de l'aviation	13
4. Le Secrétariat.....	14
5. Les Annexes à la Convention de Chicago	15
6. Initiative « Aucun pays laissé de côté »	16
7. Conclusion.....	16
Bibliographie annotée.....	17
Bibliographie	18

Abréviations

CAEP :	Comité sur la protection environnementale de l'aviation
CORSIA :	Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale
CNA :	Commission de la navigation aérienne
GMBM :	Régime mondial de mesures basées sur le marché
NCLB :	Aucun pays laissé de côté
OACI :	Organisation de l'aviation civile internationale
PANS :	Procédures pour les services de navigation aérienne
SARP :	Normes et pratiques recommandées

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

par Jiefang Huang et Mathieu Vaugeois¹

1. Introduction

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI ou l'Organisation) a été créée suite à l'entrée en vigueur de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, Chicago, 7 décembre 1944 (Convention de Chicago).² Il s'agit d'une institution spécialisée des Nations Unies dont le siège est situé à Montréal, au Canada. Ainsi, les deux organisations se reconnaissent le devoir d'adhérer aux mêmes principes et la capacité de travailler à leur renforcement par le biais de la collaboration.³ Depuis sa fondation, le mandat de l'OACI demeure rattaché aux principes fondamentaux de la Convention de Chicago, soit de garantir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile, d'établir des services aériens internationaux reposant sur le principe de l'égalité des chances ainsi que d'assurer l'exploitation de ces dits services de manière saine et économique.⁴

2. Mandat

L'OACI a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international.⁵ En collaborant avec ses 192 États membres et les organisations internationales du secteur aéronautique, l'OACI aborde les problématiques spécifiques liées au domaine de l'aviation civile internationale. La sécurité, la sûreté, l'environnement, le développement des capacités, l'utilisation des nouvelles technologies, l'uniformisation des règles et des techniques ainsi que la viabilité économique du transport aérien constituent les principaux champs d'activités de l'OACI.⁶ Selon son plan stratégique, les objectifs poursuivis par l'OACI sont les suivants:

1. Renforcer la sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale;
2. Accroître la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile;
3. Renforcer la sûreté et la facilitation de l'aviation civile à l'échelle mondiale;
4. Renforcer le développement d'un système sûr et économiquement viable de l'aviation civile; et
5. Limiter au minimum les effets néfastes des activités de l'aviation civile sur l'environnement.⁷

¹ Dr. Jiefang Huang et M. Mathieu Vaugeois sont respectivement Directeur et Assistant juridique auprès de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les opinions exprimées dans cet article sont personnelles et ne reflètent pas le point de vue de l'OACI.

² *Convention relative à l'aviation civile internationale*, Chicago, 7 décembre 1944, 15 UNTS 295. Sur l'OACI, voir Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, 3e éd, Eleven international publishing, 2016 et Ludwig Weber, *International Civil Aviation Organization*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2016.

³ Voir l'article 64 de la Convention de Chicago et l'*Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale*, OACI Doc 7970.

⁴ Préambule, Convention de Chicago.

⁵ Article 44, alinéa 1, Convention de Chicago.

⁶ OACI, « Au sujet de l'OACI », en ligne: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/default_FR.aspx>.

⁷ OACI, « Objectifs stratégiques », en ligne : <http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/Strategic-Objectives_FR.aspx>.

L'un des aspects les plus importants du travail effectué par l'OACI consiste en l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) ainsi que de politiques en matière d'aviation civile internationale.⁸ Les SARP et politiques contribuent à mettre en place des standards de conformité permettant aux États d'incorporer dans leur législation nationale les normes internationales adoptées par l'OACI. Parallèlement, l'Organisation œuvre à coordonner l'assistance et le renforcement des capacités des États dans le domaine de l'aviation.⁹ Ces opérations sont menées à partir du siège de l'Organisation à Montréal de même qu'à partir de ses bureaux régionaux. L'OACI possède un mandat ayant un caractère principalement technique lié au domaine de l'aviation. À cet effet, les aspects relatifs à la réglementation économique du transport aérien sont traités de manière bilatérale entre les États¹⁰.

3. Gouvernance et structure de l'OACI

En vertu des dispositions de la Convention de Chicago, l'OACI est composée d'une Assemblée, d'un Conseil où siège un nombre limité d'États, d'un Secrétariat et « de tous autres organes qui pourraient être nécessaires ». ¹¹ Les principaux représentants de l'Organisation sont le Président du Conseil et le Secrétaire général.

3.1 L'Assemblée

L'Assemblée est le principal organe décisionnel de l'OACI. Chacun des 192 États contractants à la Convention de Chicago y est représenté et y dispose d'un vote.¹² Elle se réunit en session ordinaire tous les trois ans.¹³ Sur demande d'un cinquième des membres de l'Assemblée ou à la demande du Conseil, des séances extraordinaires peuvent également être tenues.¹⁴ Les décisions de l'Assemblée font l'objet de résolutions et sont prises à la majorité simple. Néanmoins, la prise de vote à l'OACI est relativement rare du fait qu'elle procède généralement par consensus. Les résolutions adoptées par l'Assemblée établissent les grandes orientations de l'Organisation et définissent un programme de travail valable à la fois pour le Conseil, le Secrétariat, certains groupes de travail de l'OACI ainsi que pour les États membres.¹⁵ Les résolutions adoptées à la suite de chaque Assemblée font l'objet d'une publication.¹⁶

En tant qu'organe souverain, l'Assemblée possède de nombreuses fonctions et des pouvoirs étendus. Ceux-ci sont prévus à l'article 49 de la Convention de Chicago et consistent principalement en :

- l'élection des membres du Conseil pour une période de trois ans;
- l'examen et l'approbation du budget de l'Organisation;
- l'examen et l'adoption d'amendements à la Convention de Chicago;

⁸ Article 37, Convention de Chicago.

⁹ OACI, « Au sujet de l'OACI », en ligne: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/default_FR.aspx>.

¹⁰ Article 6, Convention de Chicago.

¹¹ Article 43, Convention de Chicago.

¹² Article 48 b), Convention de Chicago. Concernant les critères d'adhésion à la Convention de Chicago, voir les articles 92 et suivants de la dite convention. Sur l'Assemblée voir Milde, *supra* note 2 aux pp 141 et s et Weber, *supra* note 2 aux pp 32 et s.

¹³ Article 48 a), Convention de Chicago.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Sur les effets juridiques des résolutions de l'Assemblée voir Jiefang Huang, *Aviation Safety through the Rule of Law*, Wolters Kluwer, 2009, aux pp 175 et s.

¹⁶ *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 6 octobre 2016), OACI Doc 10075, en ligne: <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075_fr.pdf>.

- la délégation au Conseil des pouvoirs et de l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation;
- la prise des mesures appropriées suite à la publication des rapports que lui adresse le Conseil ; et
- le traitement de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.¹⁷

Afin d'assumer ses responsabilités, l'Assemblée établit des instances subsidiaires. Celles-ci doivent s'acquitter des tâches qui leur sont confiées par le biais d'un programme de travail déterminé. Ces comités procèdent à l'examen détaillé des travaux de l'Organisation dans les domaines administratif, économique, juridique et technique :

- le **Comité exécutif** a comme mandat de coordonner le travail des autres instances de l'Assemblée ainsi que de préparer les séances plénières;
- la **Commission technique** examine généralement les questions relatives à la navigation aérienne;
- la **Commission économique** s'intéresse aux questions relatives au transport aérien;
- la **Commission juridique** s'occupe des enjeux de nature légale; et
- la **Commission administrative** examine principalement les questions liées au budget et aux finances de l'Organisation.¹⁸

Les quatre commissions se rapportent à l'Assemblée lors des séances plénières que ce soit directement, par le biais du Comité exécutif ou encore lorsque celui-ci est établi, par le Comité de coordination.

3.2 Le Conseil

Le Conseil est responsable devant l'Assemblée. Il s'agit de l'instance exécutive de gouvernance permanente de l'Organisation dont il assure la continuité des travaux. Le Conseil se compose de trente-six États contractants élus lors de chaque session de l'Assemblée pour un mandat de trois ans.¹⁹ L'article 50 de la Convention de Chicago prévoit que l'Assemblée doit donner une représentation adéquate à trois catégories d'États lors de l'élection du Conseil. La première catégorie représente les « États d'importance majeure dans le transport aérien »,²⁰ la seconde comprend les « États [...] qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale »²¹ et la troisième est constituée des « États

¹⁷ Article 49, Convention de Chicago

¹⁸ Section V, *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale*, OACI Doc 7600/8.

¹⁹ Article 50 a), Convention de Chicago. Sur le Conseil voir : Milde, *supra* note 2 aux pp 151 et s; Weber, *supra* note 2 aux pp 34 et s; Gilles Pépin, *Le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale*, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux, 1961 (non-publiée) et René H Mankiewicz, « Méthodes de travail du Conseil et Haute direction de l'O.A.C.I. » (1956) 2 AFDI 650.

²⁰ Les États formant présentement la première partie sont : l'Allemagne, l'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, les États-Unis, la Fédération de Russie, la France, l'Italie, le Japon et le Royaume-Uni.

²¹ Les États formant présentement la seconde partie sont : l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, l'Argentine, la Colombie, l'Égypte, l'Espagne, l'Inde, l'Irlande, le Mexique, le Nigéria, Singapour et la Suède

[...] dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde ».²²

En tant qu'organe exécutif, le Conseil administre les finances et nomme le Secrétaire général de l'OACI, de même que le Président de la Commission de la navigation aérienne (CNA).²³ Lors des séances du Conseil, chaque État dispose d'un vote. Les décisions du Conseil sont adoptées à la majorité de ses membres.²⁴ Cependant, les décisions concernant l'adoption ou les amendements portés aux Annexes de la Convention de Chicago sont, quant à elles, prises au deux tiers des membres.²⁵ Le Conseil a le pouvoir d'établir des comités et de leur attribuer des mandats spécifiques pour lesquels ils doivent lui rendre des comptes.

En vertu des dispositions des articles 54 et 55 de la Convention de Chicago, le Conseil doit remplir un ensemble de fonctions de nature législative, administrative, judiciaire et quasi-judiciaire. L'une des fonctions législatives du Conseil consiste à adopter les SARP et à les incorporer sous la forme d'Annexes techniques à la Convention de Chicago.²⁶ Le Conseil a jusqu'à maintenant adopté dix-neuf Annexes à la Convention de Chicago.²⁷ Celles-ci font d'ailleurs l'objet d'une mise-à-jour constante par celui-ci.

Les travaux du Conseil sont dirigés par un Président qui est élu par l'ensemble des membres du Conseil pour un mandat de trois ans pouvant être renouvelé.²⁸ Le Président agit à titre de représentant du Conseil et remplit les fonctions qui lui sont assignées.²⁹ En vertu des dispositions des articles 59 et 60 de la Convention de Chicago, le Président a le statut d'un fonctionnaire international et ne peut être à l'emploi d'aucun État.³⁰

Les Représentants au Conseil sont nommés par leur État d'origine. Ils ont pour fonction d'assurer la représentation politique et diplomatique de leur État au Conseil de l'OACI. Ils assument généralement la gestion et la supervision des ressources financières, matérielles et humaines de leur mission diplomatique. Il s'agit la plupart du temps de fonctionnaires ayant fait carrière dans le domaine de l'aviation ou de la diplomatie. Les États peuvent également nommer un ou des Représentants suppléants ayant la capacité de siéger au Conseil et au sein de ses comités. La Convention de Chicago ne fixe pas de règle précise relativement à la détermination des critères à considérer pour la nomination des Représentants. En effet, ladite Convention précise que ceux-ci ne peuvent « [...] être activement associés à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service. »³¹ Le Conseil est par définition l'organe permanent de l'OACI et peut donc en principe être appelé à siéger à tout moment. Par conséquent, les États élus au Conseil ont l'obligation de maintenir, pour la durée de leur mandat, une représentation permanente au siège de l'Organisation.³² Les sessions du Conseil sont prévues

²² Les États formant présentement la troisième partie sont : l'Algérie, Cabo Verde, le Congo, Cuba, les Émirats arabes unis, l'Équateur, le Kenya, la Malaisie, le Panama, la République de Corée, la République Unie de Tanzanie, la Turquie et l'Uruguay.

²³ Article 54, Convention de Chicago.

²⁴ Article 52, Convention de Chicago.

²⁵ Articles 54 l) et 90, Convention de Chicago.

²⁶ Article 54 l), Convention de Chicago.

²⁷ Voir à cet effet la partie 4.

²⁸ Article 51, Convention de Chicago. Voir également Résolution de l'Assemblée de l'OACI A38-21, « Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil », OACI Doc 10075

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Voir *Annexe III - Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) - à la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées*, Genève, 21 juin 1948, 33 UNTS 295.

³¹ Article 50 c), Convention de Chicago.

³² Voir la Résolution de l'Assemblée de l'OACI A4-1, « Obligations des États membres du Conseil », OACI Doc 10075.

à intervalle régulier au cours de l'année et sont généralement au nombre de trois. Précédant les sessions du Conseil, est tenue la phase dite des «comités». C'est à cette occasion que siègent les différents comités subordonnés au Conseil.

3.2.1 Fonctions administratives du Conseil

En vertu de l'article 54 de la Convention de Chicago, le Conseil est chargé de plusieurs fonctions de nature administrative:

- gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitre XII et XV de la Convention de Chicago;
- désigner le Secrétaire général et prendre les dispositions pour la nomination du personnel nécessaire pour le fonctionnement du Secrétariat;
- demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux;
- signaler aux États contractants toute infraction à la Convention de Chicago, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
- soumettre des rapports annuels à l'Assemblée; et
- exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations assignées par la Convention de Chicago.

À titre d'exemple de fonctions administratives, mentionnons que le Conseil s'occupe notamment d'administrer et de superviser les programmes d'audits de sécurité et de sûreté de l'OACI.

3.2.2 Fonctions judiciaires du Conseil

Le Chapitre XVIII de la Convention de Chicago prévoit les dispositions à suivre en cas de différends ou manquements à ladite Convention par un État contractant. En vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago, dans l'éventualité d'un désaccord à propos de l'interprétation ou l'application de la Convention de Chicago et de ses Annexes et que celui-ci ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil peut statuer à la requête de tout État impliqué dans un désaccord.³³ Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est parti. De plus, tout État contractant peut en appeler d'une décision du Conseil auprès de la Cour internationale de justice (CIJ). La procédure pour la résolution des différends du Chapitre XVIII de la Convention de Chicago trouve également application pour tout différend soumis par un ou plusieurs États contractants concernant les dispositions de l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux*.³⁴ La procédure à suivre devant le Conseil pour l'examen d'un différend est prévue dans le *Règlement pour la solution des différends*, approuvé par le Conseil le 9 avril 1957.³⁵

³³ Sur les fonctions judiciaires du Conseil voir Milde, *supra* note 2 aux pp 198 et s; Thomas Buergenthal, *Law Making in the International Civil Aviation Organization*, New York, Syracuse University Press, 1969, aux pp 123 s et Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law*, Montréal, Institute and Center for Research in Air & Space Law McGill University, 2008, aux pp 700 et s.

³⁴ *Accord relatif au transit des services aériens internationaux*, signé à Chicago le 7 décembre 1944, ICAO Doc 7500.

³⁵ *Règlement pour la solution des différends*, ICAO Doc 7782/2. À sa 37^e Session, le Comité juridique de l'OACI a ajouté à son programme de travail un item intitulé «Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends». À cet égard, le Comité juridique a appuyé la mise en place d'un Groupe de travail du Comité juridique chargé réviser le Règlement de l'OACI pour la solution des différends.

Jusqu'à présent, neuf demandes relatives au règlement des différends ont été présentées devant le Conseil.

- a) *Inde et Pakistan*, 1952 : Concerne un différend portant sur l'interprétation et l'application des articles 5, 6 et 9 de la Convention de Chicago ainsi que l'Accord de transit suite à l'établissement par le Pakistan d'une zone de vol interdite le long de sa frontière ouest.³⁶
- b) *Grande-Bretagne et Espagne*, 1967 : Concerne un différend portant sur l'interprétation et l'application de l'article 9 a) de la Convention de Chicago à la suite de l'établissement d'une zone interdite de vol par l'Espagne près de l'aéroport de Gibraltar.³⁷
- c) *Pakistan et Inde – Requête (1) et Requête (2)*, 1971 : Concernent l'interprétation et l'application de l'article 5 de la Convention de Chicago ainsi que l'Accord de transit, en lien avec l'interdiction de survol des aéronefs pakistanais au-dessus du territoire indien. Suite au dépôt des requêtes, le Gouvernement Indien a présenté des demandes d'exception préliminaire relativement l'incompétence du Conseil à connaître les affaires soumises. Suite à des décisions du Conseil reconnaissant sa compétence pour entendre les différends, l'Inde a porté en appel ces dites décisions devant la CIJ.³⁸
- d) *Cuba et États-Unis*, 1996 : Concerne les droit des aéronefs immatriculés à Cuba de survoler le territoire américain pendant leurs vols à destination et en provenance du Canada. Article 5 (droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier) de la Convention de Chicago ainsi que de l'Accord de transit.³⁹
- e) *États-Unis et 15 États européens*, 2000 : Concerne un désaccord au sujet du Règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil de l'Union européenne (dispositifs d'insonorisation) et de sa compatibilité avec la Convention de Chicago, en particulier avec ses articles 11 (application des règlements de l'air), 15 (redevances d'aéroport et droits similaires), 38 (dérogation aux normes et procédures internationales) et 82 (abrogation d'arrangements incompatibles), ainsi qu'avec l'Annexe 16 – Environnement.⁴⁰ Les États-Unis alléguaient que l'application dudit règlement avait pour effet de limiter l'exploitation, dans les États européens concernés, des aéronefs ayant fait l'objet d'une modification pour se conformer aux normes de bruit de l'OACI.⁴¹
- f) *Brésil et États-Unis*, 2016 : Concerne « l'interprétation et l'application de la Convention et de ses Annexes suite à une collision, survenue le 29 septembre 2006, entre l'avion de transport Boeing 737-8EH effectuant un vol régulier GLO 1907 et un avion à réaction Legacy EMB-135BJ exploité par ExcelAire Services Inc. »⁴²

³⁶ *Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1952*, ICAO Doc 7367, p 74.

³⁷ *Annual Report of the Council to the Assembly for 1967*, ICAO Doc 8724, p 116.

³⁸ *Annual Report of the Council – 1971*, ICAO Doc 8982, p 84 et *Appel concernant la compétence du Conseil de l'OACI*, Arrêt, Rapports de la Cour internationale de justice, 1972, page 46 et suiv.

³⁹ C-WP/10533.

⁴⁰ C-WP/11380.

⁴¹ Milde, *supra* note 2 aux pp 208 et 209.

⁴² *Rapport annuel du Conseil de l'OACI, 2017*, en ligne : <<https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/FR/supporting-implementation-strategies-legal-and-external-relations-services-settlement-of-differences.aspx>> [Rapport annuel du Conseil, 2017].

- g) *Qatar et Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis – Demande (A) et Qatar et Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis – Requête (B)*, 2017 : Concernent l'interprétation et l'application de la Convention de Chicago et l'Accord de transit à la suite à l'annonce par les défendeurs de la fermeture de leur espace aérien aux aéronefs immatriculés par le Qatar.⁴³ À la suite de l'introduction des affaires devant le Conseil, les Gouvernements des défendeurs ont présentés des demandes d'exception préliminaire relativement l'incompétence du Conseil à connaître les affaires soumises. Suite à des décisions du Conseil reconnaissant sa compétence pour entendre les différends, les défendeurs ont portés en appel lesdites décisions du Conseil devant la CIJ.⁴⁴

Aucune des affaires citées ci-dessus aux lettres a), b), c), d) et e) n'ont fait l'objet d'une décision par le Conseil portant sur le fond du différend. En effet, le Conseil a toujours privilégié la recherche d'une solution négociée par les Parties par le biais notamment des bons offices du Président du Conseil.⁴⁵ Les affaires citées ci-dessus aux lettres f) et g) sont en date du mois de février 2019 toujours pendantes devant le Conseil de l'OACI.

3.2.3 Fonctions quasi-judiciaires du Conseil

Le Conseil peut également être appelé à exercer des fonctions de nature quasi-judiciaire. En effet, l'article 54 n) de la Convention de Chicago prévoit que le Conseil doit « examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un État contractant ».

Ainsi, le Conseil peut de temps à autre être saisi d'une demande de cette nature par l'un des États membres de l'OACI. Par exemple, lors de la dixième séance de sa 211^e session, le Conseil a examiné et a approuvé une requête présentée par le Qatar au titre de l'article 54 n) de la Convention de Chicago, visant à ce que soit convoquée une session extraordinaire pour l'examen des actions de l'Arabie saoudite, du Bahreïn, de l'Égypte et des Émirats arabes unis qui ont fermé leur espace aérien aux aéronefs immatriculés au Qatar. Le 31 juillet 2017, à la suite de son examen de ce point, le Conseil a rendu une décision priant tous les États membres de l'OACI de continuer à collaborer, en particulier afin de promouvoir la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité de l'aviation civile internationale.⁴⁶

Lors de l'examen par le Conseil d'un item présenté en vertu de l'article 54 n) de la Convention de Chicago, le Règlement intérieur du Conseil trouve application et non le Règlement pour la solution des différends.

3.2.4 La représentation conjointe au Conseil de l'OACI

Avec pour objectif d'avoir une représentation la plus efficace qui soit à l'OACI, un nombre important d'États ont établi, au fil des ans, des groupes de rotation.⁴⁷ L'un des objectifs de ces groupes est de désigner l'État qui, parmi leurs membres, fera l'objet d'une nomination en vue d'être candidat lors de l'élection du Conseil. Ces groupes sont souvent constitués en fonction

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Voir Appel concernant la compétence du Conseil de l'OACI en vertu de l'article 84 de la convention relative à l'aviation civile internationale (Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis c. Qatar) et Appel concernant la compétence du Conseil de l'OACI en vertu de l'article II, section 2, de l'accord de 1944 relatif au transit des services aériens internationaux (Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis c. Qatar).

⁴⁵ Voir Milde, *supra* note 2, aux pp 198 et s.

⁴⁶ Rapport annuel du Conseil, 2017, *supra* note 42, aux pp 198 et s.

⁴⁷ Voir Malgorzata Polkowska, « Poland in the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) » (2014) 63:1 ZLW 74, 81.

des intérêts communs de leurs membres, que ce soit en raison de leur provenance d'une même région ou encore du fait qu'ils partagent des caractéristiques semblables en matière de transport aérien. En plus de permettre une représentation régionale adéquate, ces groupes visent à renforcer la coordination et la coopération entre leurs membres, en lien avec les travaux de l'OACI. La participation à un groupe de rotation permet généralement à de plus petits États d'obtenir périodiquement un siège au Conseil. En effet, certains États ont utilisés cette méthode dès les débuts de l'OACI en vue de l'obtention d'un siège au Conseil. Ainsi, les groupes de rotation sont possiblement l'un des meilleurs véhicules pour l'accès au Conseil pour certains États qui autrement pourraient difficilement s'y faire élire. À titre d'exemple, les Pays-Bas et la Belgique avaient tous deux échoués à obtenir un siège lors de l'élection du Conseil en 1974.⁴⁸ Néanmoins, en étant partie à un groupe de rotation, ces deux États ont respectivement obtenu un siège au Conseil lors des Assemblées de 1980 et 1983.⁴⁹ Depuis cette époque, un membre de ce groupe de rotation a réussi à assurer une présence continue au Conseil.⁵⁰

Il y aurait actuellement à l'OACI plus de quatre-vingt États représentés au Conseil par l'entremise d'un État issu de l'un des nombreux groupes de rotation.⁵¹ Par conséquent, il serait juste de dire que près de la moitié des États parties à la Convention de Chicago sont représentés au Conseil, que ce soit directement ou encore par le biais de l'un de ces groupes. Cependant, ces statistiques doivent être comprises à la lumière de certaines précisions. En effet, comme les groupes de rotation ne bénéficient pas d'une reconnaissance institutionnelle officielle au sein de l'Organisation, il est difficile de pouvoir les dénombrer de manière exacte. De plus, comme ces arrangements sont souvent des ententes *ad hoc* entre les États, il est également difficile de pouvoir en connaître la nature exacte.⁵²

3.3 Les comités du Conseil

Les comités du Conseil sont formés de Représentants du Conseil appelés à siéger pour un mandat d'une année pouvant être renouvelé. Chacun des comités nomme son président qui a comme rôle de veiller au bon déroulement des séances.⁵³ Les comités siègent habituellement avant les sessions formelles du Conseil pendant la « phase des comités ». Le programme de travail de chacun des comités est établi par le Conseil.⁵⁴ Les principaux comités sont les suivants :

- le **Comité du transport aérien** est le seul comité mentionné spécifiquement dans la Convention de Chicago,⁵⁵ il gère les questions relatives au transport aérien

⁴⁸ OACI, A38-WP2, Annexe A.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ OACI, A36-WP/241 au para 2.1 et OACI, A38-WP/361 à la p 4. Il y aurait présentement à l'OACI environ quinze groupes de représentation conjointe. Par exemple, l'Irlande qui siège présentement au Conseil est membre du groupe ABIS et représente également les intérêts des autorités aéronautiques civiles de l'Autriche, la Belgique, la Croatie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal et la Suisse. Il existe également d'autres groupes tels que NORDICAO (Danemark, Estonie, Finlande, Islande, Lettonie, Norvège et Suède), le Groupe de rotation d'Europe centrale (Bulgarie, Chypre, Grèce, Hongrie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) ou encore le Groupe d'Amérique centrale (Belize, Costa Rica, Le Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua et Panama).

⁵² Le groupe de rotation ABIS a publié lors de la 36^e session de l'Assemblée de 2007 une note de travail portant sur les méthodes de fonctionnement de ce groupe. Voir à cet effet: « Representation of States on the ICAO Council by Members of a Rotation Group », A36-WP/241. Voir également la note de travail intitulée « Représentation des États au Conseil de l'OACI par les membres d'un groupe de rotation », A39-WP/325, présentée par le Groupe ABIS, CERG, le Chili et NORDICAO lors de la 39^e session de l'Assemblée.

⁵³ Voir Appendice E, *Règlement intérieur du Conseil*, OACI Doc 7559/10. Voir également Milde, *supra* note 2, aux pp 156 et 157.

⁵⁴ Voir Section V, *Règlement intérieur des comités permanents du Conseil*, OACI Doc 8146-C/930/6.

⁵⁵ Article 54 d), Convention de Chicago.

international. Par exemple, le comité contribue à l'élaboration de la réglementation de l'OACI relative à la facilitation;

- le **Comité des finances** a comme mandat de veiller au contrôle et à la gestion des finances de l'Organisation. Il participe de près à l'élaboration du plan budgétaire de l'OACI;
- le **Comité de l'aide collective pour les services de navigation aérienne** examine les questions liées à la fourniture de services financiers ou techniques pour l'amélioration des installations et des services de navigation aérienne;⁵⁶
- le **Comité de coopération technique** prend en charge les matières relatives à la coopération entre l'OACI et ses États membres afin notamment de soutenir ceux-ci dans la mise en œuvre des SARP et des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS);
- le **Comité des ressources humaines** s'intéresse notamment aux matières relatives au personnel de l'Organisation;
- le **Comité sur l'intervention illicite** s'occupe des questions relevant du domaine de la sûreté. Plus spécifiquement, il aborde la protection de l'aviation civile et de ses installations contre les actes d'intervention illicite.⁵⁷
- le **Comité sur les relations avec le pays hôte** examine les questions relatives à l'intégration de la communauté diplomatique de l'OACI au Canada. Le comité se penche principalement sur la facilitation des relations entre cette communauté et les autorités gouvernementales fédérale, provinciale et municipale.

3.4 La Commission de la navigation aérienne

La CNA constitue la principale instance à caractère technique de l'OACI.⁵⁸ Elle est établie par le Conseil en vertu de l'article 54 e) et du Chapitre X de la Convention de Chicago. Selon l'article 57, la CNA a pour rôle de fournir « [d]es avis au Conseil sur la collecte et la communication aux États contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne ». Ce vaste mandat comprend notamment la capacité d'examiner et de recommander pour adoption, par le Conseil, la plupart des Annexes à la Convention de Chicago ou des amendements à celles-ci. De plus, la CNA a le pouvoir d'instituer des sous-commissions techniques au sein desquelles les États contractants peuvent être représentés.

La CNA est composée de dix-neuf commissaires agissant en leur qualité personnelle d'expert technique ce qui assure leur indépendance. Les membres de la CNA sont choisis par le Conseil, suite à leur nomination par leur État d'origine. Tous les États contractants peuvent soumettre la candidature d'un commissaire. Lors de la sélection des candidats, l'accent est mis

⁵⁶ Voir OACI, Les Accords de l'OACI sur le financement collectif dans l'Atlantique Nord, en ligne: <http://www.icao.int/sustainability/Documents/jf_accord_fr.pdf>. Ce comité s'occupe principalement des fonctions qui lui ont été déléguées par des accords signés avec le Danemark et l'Islande visant à assurer l'exploitation et le financement des services de navigation aérienne au profit des aéronefs civils survolant l'Atlantique Nord au-delà de 45 degrés de latitude nord (voir: OACI, « Accords avec le Danemark et l'Islande », en ligne: <http://www.icao.int/sustainability/Joint-Financing/Pages/FR/danish-icelandic-agreements_FR.aspx>).

⁵⁷ Annexe 17, Convention de Chicago.

⁵⁸ Sur la CNA voir Weber, *supra* note 2 à la p 38 et s; Menaghem Sheffy, « The Air Navigation Commission of the International Civil Aviation Organization Part I A study of its Functions and Powers and an Outline of its main Field of Activities » (1958) 25 J Air L & Com 281 et René H Mankiewicz, « Statut de la Commission de la navigation aérienne » (1956) 2 AFDI 659.

sur leurs compétences techniques dans le domaine de l'aviation. Ainsi, les candidats « [d]oivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique». ⁵⁹ Le mandat des Commissaires débute et se termine à chaque Assemblée, soit à la suite de l'élection d'un nouveau Conseil. Le Président de la CNA est désigné par le Conseil pour un mandat d'un an pouvant être renouvelé. ⁶⁰

3.5 Les autres comités de l'OACI

En plus des comités mentionnés précédemment, il existe à l'OACI d'autres comités qui peuvent être appelés à siéger de manière ponctuelle. À cet effet, le Comité juridique et le Comité sur la protection environnementale de l'aviation (CAEP) méritent un examen.

3.5.1 Le Comité juridique

Le Comité juridique de l'OACI est un comité permanent de l'OACI constitué par l'Assemblée et est responsable devant le Conseil. ⁶¹ Il a été créé dès la première session de l'Assemblée en 1947. Il est composé d'experts juridiques désignés par les États contractants comme leurs représentants. ⁶² Ce comité a pour mandat de conseiller l'Assemblée et le Conseil sur des questions de nature juridique. Le Comité a également l'importante responsabilité de préparer des propositions d'instruments juridiques en vue de leur adoption par une Conférence diplomatique. Depuis sa création, le Comité juridique a contribué à l'élaboration de plus de 24 instruments de droit aérien. Par exemple, c'est sous les auspices de ce comité qu'ont été rédigés la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* ⁶³ ou encore plus récemment le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*. ⁶⁴ Le programme de travail du Comité des affaires juridiques adopté lors de sa 37^e session est le suivant :

1. Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile ;
2. Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends ;
3. Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts ;
4. Examen de la pertinence des instruments actuels de droit aérien international quant à la riposte aux cyber menaces dirigées contre l'aviation civile ;
5. Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ;
6. Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;
7. Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago ;
8. Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS). ⁶⁵

⁵⁹ Article 56, Convention de Chicago.

⁶⁰ Règle 4, *Règlement intérieur de la Commission de la navigation aérienne*, OACI, Doc 8229.

⁶¹ Résolution de l'Assemblée de l'OACI A7-5, « Constitution », OACI Doc 7669. Sur le Comité juridique voir Milde, *supra* note 2 aux pp 191 et s et Weber, *supra* note 2 aux pp 39 et s.

⁶² Règle 4, *Règlement intérieur du Comité juridique*, OACI Doc 7669.

⁶³ Fait à Montréal le 28 mai 1999, OACI Doc 9740.

⁶⁴ Fait à Montréal le 4 avril 2014, OACI Doc 10034.

⁶⁵ OACI, « Rapport 37^e session, Comité juridique, Montréal, 4-7 septembre 2018 », Doc 10114-LC/37, para. 3:8.

3.5.2 Le Comité sur la protection environnementale de l'aviation

Le CAEP a été établi par le Conseil en 1983 et a pris la relève du Comité sur le bruit des aéronefs et du Comité sur les émissions des moteurs d'aéronefs.⁶⁶ Il s'agit d'un comité interdisciplinaire composé d'experts devant formuler des recommandations sur des aspects techniques, économiques, sociaux et politiques liés à l'aviation et l'environnement. L'une des principales responsabilités de ce comité est de formuler des recommandations en vue de procéder à d'éventuels amendements à l'Annexe 16 – Environnement de la Convention de Chicago.

La structure actuelle du Comité comprend trois groupes de travail et quatre groupes de soutien.⁶⁷ Les groupes de travail s'occupent des aspects techniques et opérationnels de la réduction et de l'atténuation du bruit, des questions de bruit et d'émissions concernant les aéroports et l'exploitation ainsi que des aspects techniques et opérationnels des émissions des moteurs d'aéronefs. Un groupe de soutien fournit des informations sur les coûts et les avantages environnementaux des options en matière de bruit et d'émissions envisagées par le CAEP. De plus, un autre groupe de soutien traite des questions se rapportant aux modèles et aux bases de données, un autre est expressément chargé du calculateur de carbone de l'OACI et le dernier s'occupe de la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur l'environnement.

L'action du CAEP dans le domaine de la lutte aux changements climatiques associés à l'aviation a véritablement débuté avec l'adoption de la *Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* adoptée à Rio en 1992.⁶⁸ En effet, après l'adoption de cette convention, la 31^e session de l'Assemblée de l'OACI a décidé d'inclure la lutte aux changements climatiques dans le mandat du CAEP.⁶⁹ Plus récemment, la 39^e session de l'Assemblée qui s'est déroulée à Montréal à l'automne 2016 a approuvée la mise en place d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (c'est-à-dire des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États.⁷⁰

La résolution A39-3 prévoit la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement. À cet effet, il est prévu une phase pilote qui s'appliquera de 2021 à 2023 pour les États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. En outre, la première phase s'appliquera de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase. Enfin, la deuxième phase s'appliquera de 2027 à 2035 à tous les États membres de l'OACI, sous réserve de deux catégories d'exemptions fondées sur des critères liés à l'aviation et des critères socio-économiques. Il convient de noter qu'en date du 15 janvier 2019, 78 États, représentant 76,63%

⁶⁶ OACI, « Comité de la Protection de l'Environnement en aviation (CAEP) », en ligne : <http://www.icao.int/mental-protection/Pages/FR/CAEP_FR.aspx>. Sur CAEP voir Alejandro Piera, *Greenhouse Gas Emissions from International Aviation Legal Policy and Challenges*, La Haye, Eleven international Publishing, 2015 aux pp 94 et s.

⁶⁷ OACI, « Comité de la Protection de l'Environnement en aviation (CAEP) », en ligne : <http://www.icao.int/mental-protection/Pages/FR/CAEP_FR.aspx>.

⁶⁸ *Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*, 9 mai 1992, 1771 UNTS 107.

⁶⁹ Voir Appendice F, Résolution de l'Assemblée de l'OACI A31-11, « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ».

⁷⁰ Résolution A39-3, « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) ».

de l'activité aéronautique internationale, avaient l'intention de participer volontairement au CORSIA dès ses débuts.⁷¹

3.6 Les panels et groupes de travail

Il existe à l'OACI un nombre important de panels et groupes de travail pouvant notamment être institués par le Conseil ou la CNA.⁷² Ceux-ci doivent généralement accomplir un programme de travail déterminé en fonction d'un mandat spécifique leur ayant été assigné. Ces panels et groupes de travail sont souvent formés d'experts techniques issus des autorités aéronautiques civiles des États contractants de l'OACI ou encore d'organisations internationales. Ils peuvent en outre, instituer des groupes de travail *ad hoc* comprenant un nombre limité de membres afin d'effectuer des travaux particuliers ou circonscrire une problématique précise.

4. Le Secrétariat

Le Secrétariat est l'appareil administratif qui supporte et assure la continuité du travail de l'Organisation.⁷³ Il est dirigé par un Secrétaire général et se subdivise en cinq directions : la Direction de la navigation aérienne, la Direction du transport aérien, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, la Direction de la coopération technique et la Direction de l'administration et des services.⁷⁴ Chacune de ces directions appuie le Conseil et ses organes subsidiaires dans le suivi et la progression de leurs travaux. Par exemple, les travaux du Comité du transport aérien et de ses sous-comités sont assistés par la Direction du transport aérien, alors que la Direction de l'administration et des services soutient les travaux du Comité des finances et du Comité des ressources humaines.

À la tête du Secrétariat se trouve un Secrétaire général nommé par le Conseil. Ce haut fonctionnaire est l'agent exécutif principal de l'Organisation. Il a à sa charge l'orientation générale du travail du Secrétariat. Le Secrétaire général est responsable devant le Conseil par qui il se voit confié ses fonctions.⁷⁵ Le rôle du Secrétariat est d'assister le Conseil dans la poursuite des objectifs déterminés par le programme de travail triennal établi par l'Assemblée.

L'OACI compte sept bureaux régionaux :

- Le bureau Asie et Pacifique à Bangkok (APAC);
- Le bureau Moyen-Orient au Caire (MID);
- Le bureau Afrique occidentale et centrale à Dakar (WACAF);
- Le bureau Amérique du Sud à Lima (SAM);
- Le bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes à Mexico (NACC);
- Le bureau Afrique orientale et australe à Nairobi (ESAF); et
- Le bureau Europe et Atlantique du nord à Paris (EUR/NAT).

⁷¹ OACI, « CORSIA States for Chapter 3 State Pairs », en ligne : <<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/state-pairs.aspx>>

⁷² Weber, *supra* note 2, à la p 42.

⁷³ Voir Milde, *supra* note 2, aux pp 185 et s.

⁷⁴ OACI, « Secrétaire général », en ligne : <http://www.icao.int/secretariat/Pages/FR/default_FR.aspx>.

⁷⁵ *Ibid.*

En outre, un bureau régional auxiliaire Asie et Pacifique situé à Beijing (APAC RSO) a été inauguré en juin 2013. Au total, ce sont près de 700 fonctionnaires internationaux qui sont employés par le siège et les bureaux régionaux.⁷⁶ Ces bureaux, qui ont pour fonction de coordonner les activités et projets régionaux, se rapportent directement au Secrétaire général.⁷⁷

5. Les Annexes à la Convention de Chicago

L'article 37 de la Convention de Chicago prévoit que chaque État contractant s'engage à collaborer dans le but d'atteindre le plus haut degré d'uniformité possible dans les règlements, les normes et les procédures relatives aux aéronefs, aux personnels, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. Pour y parvenir, il a été prévu que des Annexes techniques à la Convention de Chicago peuvent être adoptées et amendées lorsque nécessaire. Ces Annexes contiennent diverses règles techniques qui ont pour but d'harmoniser les pratiques dans le domaine de l'aviation. Ces Annexes sont présentement au nombre de dix-neuf :⁷⁸

Annexe 1 :	Licences du personnel
Annexe 2 :	Règles de l'air
Annexe 3 :	Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale
Annexe 4 :	Cartes aéronautiques
Annexe 5 :	Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol
Annexe 6 :	Exploitation technique des aéronefs
Annexe 7 :	Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs
Annexe 8 :	Navigabilité des aéronefs
Annexe 9 :	Facilitation
Annexe 10 :	Télécommunications aéronautiques
Annexe 11 :	Services de la circulation aérienne
Annexe 12 :	Recherches et sauvetage
Annexe 13 :	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
Annexe 14 :	Aérodromes
Annexe 15 :	Services d'information aéronautique
Annexe 16 :	Protection de l'environnement
Annexe 17 :	Sûreté
Annexe 18 :	Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses
Annexe 19 :	Gestion de la sécurité

Les Annexes à la Convention de Chicago sont constituées de normes et pratiques recommandées. Une norme est une spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue **nécessaire** à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention de Chicago.⁷⁹ En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire en vertu de l'article 38. À l'opposé, une pratique recommandée consiste en une spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures dont l'application uniforme est généralement reconnu comme réalisable et **particulièrement souhaitable** pour faciliter et améliorer un certain

⁷⁶ OACI, « Ressources humaines », en ligne : <http://www.icao.int/annual-report-2014/Pages/FR/supporting-implementation-strategies-human-resources_FR.aspx>.

⁷⁷ OACI, « Secrétaire général », en ligne : <http://www.icao.int/secretariat/Pages/FR/default_FR.aspx>.

⁷⁸ Pour un résumé de chacune des Annexes, voir OACI, *La Convention relative à l'aviation civile internationale Annexes 1 à 18*. L'Annexe 19 est entrée en vigueur en novembre 2013. Pour un résumé de cette Annexe voir : « Executive Summary of Annex 19, 1st Edition », en ligne : <<http://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Documents/Executive%20summary%20presentation.pdf>>.

⁷⁹ Voir « Caractère des éléments de l'Annexe », Annexe 1 – Licences du personnel, 11^e éd, 2011, p. VIII.

aspect de la navigation aérienne; les États contractants s'efforceront de s'y conformer en application des dispositions de ladite Convention.⁸⁰

Par exemple dans le domaine du transport de matières dangereuses (Annexe 18), il est établi par une norme que lors de leur transport, celles-ci doivent être emballées et identifiées d'une certaine manière.⁸¹ Ainsi, dans l'éventualité où un État ne peut rencontrer cette norme, il doit notifier au Conseil de l'OACI. Parallèlement à cette norme, l'Annexe prévoit une pratique recommandée portant sur les aspects linguistiques de l'étiquette.⁸² Par conséquent, l'application de la norme portant sur la manière d'emballer et d'identifier les matières dangereuses est reconnue comme étant nécessaire et tous les États, à moins de notifier une différence au Conseil, doivent s'assurer de pouvoir observer la disposition prévue par la norme. En outre, la pratique recommandée portant sur l'application des aspects linguistiques est quant à elle reconnue comme étant souhaitable et les États contractants ne sont pas contraints de l'observer.

6. Initiative « Aucun pays laissé de côté »

Dans le cadre de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2015) tenue à Montréal du 2 au 5 février 2015, l'OACI a donné le coup d'envoi à la campagne «Aucun pays laissé de côté» (NCLB).⁸³ Cette dernière s'inscrit dans le cadre des objectifs stratégiques 2014-2016 de l'OACI et entend renouveler son engagement à l'égard des principes fondamentaux de la Convention de Chicago. Afin de garantir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile⁸⁴ à l'échelle mondiale, l'initiative propose de concentrer les activités de l'Organisation « dans les États qui affichent des taux plus élevés d'accidents ou de menaces contre la sûreté ». ⁸⁵ En partant du constat qu'il existe de fortes disparités dans l'application des SARP, la campagne sollicite une plus grande collaboration entre les États dans le renforcement de la sécurité, de la sûreté et des capacités de l'aviation civile internationale. Plus spécifiquement, ces efforts entendent encourager l'assistance aux États vulnérables dans la mise en œuvre des SARP. La campagne NCLB entend ainsi générer la volonté politique nécessaire à la mise en commun des ressources et à l'affectation des fonds volontaires au développement de capacités régionales.⁸⁶

7. Conclusion

Depuis sa création, l'OACI a contribué de manière importante à l'élaboration et l'uniformisation de normes techniques associées à l'aviation civile internationale. Près de soixante-quinze ans après l'entrée en vigueur de la Convention de Chicago, l'Organisation demeure toujours le forum privilégié pour ses États membres afin d'adopter des solutions permettant à l'aviation civile internationale de pouvoir continuer à se développer de manière sûre et ordonnée.

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ Norme 6.1, Annexe 18 - Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. 3^e éd, 2001, p. 6-1.

⁸² Recommandation 6.3, *Ibid.*

⁸³ OACI, «Deuxième Conférence de haut niveau de 2015 sur la sécurité: Rapport», OACI Doc 10046, HLSC 2015.

⁸⁴ Préambule, Convention de Chicago.

⁸⁵ OACI, «Aucun pays laissé de côté», en ligne : <http://www.icao.int/about-icao/nclb/Pages/FR/default_FR.aspx>

⁸⁶ *Ibid.*

Bibliographie annotée

Convention relative à l'aviation civile internationale, Chicago, 7 décembre 1944, 15 UNTS 295.
La Convention de Chicago constitue la « magna carta » du droit de l'aviation civile internationale et contient notamment les règles relatives à la navigation aérienne internationale ainsi que les dispositions instaurant l'OACI.

OACI, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016), OACI Doc 10075, en ligne : <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075_fr.pdf >.
Cette publication comprend l'ensemble des Résolutions de l'Assemblée en vigueur en date de la fin de la 39^e session de l'Assemblée.

OACI, Résolution de l'Assemblée A39-2, « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques », en ligne : <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075_fr.pdf> à la p. I-74.
Cette résolution de la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI établit un programme de travail pour l'Organisation dans le domaine de l'environnement et des changements climatiques associés à l'aviation.

OACI, Projet de Rapport 37^e session, Comité juridique, Montréal, 4 – 7 septembre 2018, en ligne : <<https://www.icao.int/Meetings/LC37/Report/Forms/AllItems.aspx>>.
Le Rapport de la 37^e session du Comité juridique de l'OACI permet d'avoir un aperçu des plus récentes discussions des États membres de l'OACI dans le domaine juridique.

OACI, « Making an ICAO Standard », en ligne : <<http://www.icao.int/safety/airnavigation/pages/standard.aspx>>.
Ce site offre de l'information sur le processus d'adoption des SARP.

OACI, « Ordre du jour provisoire de la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI », A40-WP/1, <https://www.icao.int/Meetings/A40/Documents/WP/wp_001_fr.pdf >.
L'ordre du jour offre un aperçu des sujets actuels importants pour l'Organisation, lesquels seront abordés lors de la 40^e session de l'Assemblée à l'automne 2019.

OACI, « Plan mondial de navigation aérienne », 4^e édition, en ligne : <http://www.icao.int/publications/Documents/9750_4ed_en.pdf>.
En anglais seulement. Ce document présente le plan de développement du transport aérien mondial et les priorités de l'OACI pour les années 2013 à 2028.

OACI, « Publications gratuites », en ligne : <http://www.icao.int/publications/Pages/FR/default_FR.aspx>
Ce site permet d'avoir accès gratuitement à un nombre important de publications de l'OACI, dont le Journal de l'OACI.

OACI, « Recueil des traités », en ligne : <http://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/FR/TreatyCollection_FR.aspx>.
Le Recueil des traités de l'OACI permet d'obtenir des informations sur le statut des différents instruments juridique multilatéraux de droit aérien. Par exemple, il est possible de consulter ce site pour obtenir un tableau portant sur la situation actuelle de chaque État par rapport aux instruments de droit aérien.

OACI, « Toutes les sessions de l'Assemblée », en ligne : <http://www.icao.int/publications/Pages/FR/assembly-archive_FR.aspx>.

Ce site donne accès à toutes les publications (notes de travail, rapports, journaux et résolutions) lors de chaque session de l'Assemblée depuis la création de l'OACI.

OACI, « Réunions et évènements », en ligne : <<http://www.icao.int/Meetings/Pages/Home.aspx?t=ab=recent>>

Ce site contient la liste des réunions et autres événements récemment complétés à l'OACI et dans certains cas, la documentation afférente.

Bibliographie

Accords et règlements

Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale, OACI Doc 7970.

Comité juridique, Constitution, Procédure d'approbation des projets de conventions, OACI Doc 7669.

Règlement intérieur de la Commission de la navigation aérienne, OACI, Doc 8229.

Règlement intérieur des comités permanents du Conseil, OACI Doc 8146-C/930/6.

Règlement intérieur du Conseil, OACI Doc 7559/10.

Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, OACI Doc 7600/8.

Monographies

Actes de la Conférence de l'aviation civile internationale, vol 1 & 2, Chicago, The Department of State, November 1 to December 7, 1944, en ligne : <http://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/FR/proceed_FR.aspx >.

Buergenthal, Thomas. *Law Making in the International Civil Aviation Organization*, New York, Syracuse University Press, 1969.

Dempsey, Paul Stephen. *Public International Air Law*, Montréal, Institute and Center for Research in Air & Space Law McGill University, 2008.

Dempsey, Paul Stephen et Ram S. Jakhu, dirs., *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, Routledge, London, 2017.

Huang, Jiefang. *Aviation Safety through the Rule of Law*, Wolters Kluwer, 2009.

MacKenzie, David. *ICAO : A History of the International Civil Aviation Organization*, Toronto, University of Toronto Press Incorporated, 2010.

Milde, Michael. *International Air Law and ICAO*, 3e éd, Eleven international publishing, 2016.

Ludwig Weber, *International Civil Aviation Organization*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2015.

Naveau, Jacques, Marc Godfroid et Pierre Frühling. *Précis de droit aérien*, 2e éd, Bruylant, Bruxelles, 2006.

Piera, Alejandro, *Greenhouse Gas Emissions from International Aviation Legal Policy and Challenges*, La Haye, Eleven international Publishing, 201.

Articles d'ouvrages collectifs et périodiques

Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC), « Instruments juridiques de lutte contre le terrorisme dans l'aviation civile » extrait de *Infractions terroristes dans le domaine des transports (aviation civile et navigation maritime)*, Nations Unies, New York, 2015, aux pages 29 à 66.

Mankiewick, René H. « Méthodes de travail du Conseil et Haute direction de l'O.A.C.I. » (1956) 2 AFDI 650.

Mankiewicz, René H. « Statut de la Commission de la navigation aérienne » (1956) 2 AFDI 659.

Polkowska, Malgorzata. « Poland in the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) » (2014) 63:1 ZLW 74.

Sheffy, Menaghem. « The Air Navigation Commission of the International Civil Aviation Organization Part 1 A study of its Functions and Powers and an Outline of its main Field of Activities » (1958) 25 J Air L & Com 281.

Sites Internet

OACI, « Activités des directions », en ligne : <http://www.icao.int/secretariat/Pages/FR/bureaus_FR.aspx>.

OACI, « Aucun pays laissé de côté », en ligne : <http://www.icao.int/about-icao/NCLB/Pages/FR/default_FR.aspx>.

OACI, « Au sujet de l'OACI », en ligne: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/default_FR.aspx>.

OACI, « Comité de la Protection de l'Environnement en aviation (CAEP) », en ligne : <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/CAEP_FR.aspx>.

OACI, « Commission de la navigation aérienne », en ligne : <http://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/FR/default_FR.aspx>.

OACI, « Le Conseil », en ligne : <http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/council_FR.aspx>.

OACI, « Objectifs stratégiques de l'OACI pour 2014 à 2016 », en ligne : <http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/Strategic-Objectives_FR.aspx>.

OACI, « Rapports annuels du Conseil », en ligne : <http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/annual-reports_FR.aspx>.

OACI, « Structure du Secrétariat de l'OACI, 1^{er} juin 2014 », en ligne : <http://www.icao.int/secretariat/Documents/Organigramme_fr.pdf>.