Vers l'adhésion de l'Union européenne à l'Organisation de l'aviation civile internationale ?

Mathieu Vaugeois

Institut de droit aérien et spatial

Faculté de droit
Université McGill, Montréal
7 décembre 2014

Mémoire présenté à l'Université McGill, dans le cadre de la réalisation partielle des exigences du
diplôme de Maîtrise en droit (LL.M.).

© Mathieu Vaugeois

REMECIEMENTS

L'idée de ce projet de recherche m'est venue à la suite d'une discussion très intéressante initiée par le Professeur Armand L. C. de Mestral dans le cadre de son cours de *Droit international public de l'aviation* à l'automne 2013. C'est donc pourquoi dans un premier temps, j'aimerais sincèrement remercier le Professeur de Mestral qui non seulement a accepté d'être mon directeur de recherche, mais qui a également été à la source de mon questionnement ayant donné lieu à cette étude. Il va sans dire que ses précieux conseils et encouragements m'ont également été utiles tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Je souhaiterais également remercier les membres des délégations de l'Organisation de l'aviation civile internationale ainsi que ceux du Secrétariat qui ont toujours pris le temps de répondre avec beaucoup de patience à mes nombreuses questions en plus de m'assister dans mes recherches documentaires.

De plus, je souhaiterais remercier mes collègues de classe ainsi que le personnel et les professeurs de l'Institut de droit aérien et spatial de l'Université McGill pour leur support au cours de la dernière année.

Je remercie mes parents et mes sœurs qui m'ont toujours incité à persévérer dans la poursuite de mes études depuis les tout débuts.

Enfin, je souhaiterais remercier Françoise, qui m'appuie et m'encourage dans tous mes projets depuis déjà plusieurs années.

RÉSUMÉ

La présente étude vise à mettre en contexte la question de la représentation de l'Union européenne (UE) à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Avec le développement de la politique commune des transports, l'UE s'est appropriée une part importante de la compétence de ses États membres dans le secteur de l'aviation. Cependant, la matérialisation de cette compétence n'est pas explicite à l'OACI, dû à l'incapacité de l'UE à devenir membre de cet organisme à part entière. Pour pallier à cette difficulté, l'UE a développé un mécanisme de coordination avec ses États membres qui lui permet de faire valoir ses positions dans le cadre des travaux de l'OACI. Or, la problématique entourant la représentation de l'UE n'est pas unique à l'OACI et d'autres organisations internationales font face aux mêmes difficultés. D'ailleurs, certaines ont réussi à intégrer l'UE à différents niveaux dans le cadre de leurs travaux. Néanmoins, il demeure difficile de trouver un modèle parfait de représentation. Par conséquent, la représentation de l'UE à l'OACI sera possiblement évolutive, en fonction notamment de la compétence de l'UE dans le secteur de l'aviation.

ABSTRACT

The present study aims at analyzing the issue of the European Union's representation at the International Civil Aviation Organization (ICAO). With the development of its common policy on transport, the EU has been able to acquire an important part of its Member States' jurisdiction on the aviation sector. However, the materialization of this competency has yet to become explicit at ICAO, due to the incapability of the EU to become a full member of this organization. To overcome this situation, the EU has developed mechanisms to coordinate with its Member States, ensuring proper representation within various platforms at ICAO. The issue related to the representation of the EU is however not unique to ICAO and other international organizations are facing the same problems. In fact, some of them have been able to integrate the EU at different levels of their work. However, a perfect representation model for the EU has yet to be found. Therefore, the representation of the EU at ICAO will likely be an evolving process, affected by the EU's jurisdiction on the aviation sector.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AFDI	Annuaire français de droit international
Ann Air & Sp L	Annale de droit aérien et spatial
C de D eur	Cahier de droit européen
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
CNA	Comité de la Navigation aérienne
CMLR	Common Market Law Review
EJIL	European Journal of International Law
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
IATA	Association internationale du transport aérien
J Air L & Com	Journal of Air Law & Commerce
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
OMC	Organisation mondiale du commerce
ONU	Organisation des Nations Unies
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest
ORIE	Organisation régionale d'intégration économique
Polish YB Intl'l L	Polish Year Book of International Law
RD McGill	Revue de droit de l'Université McGill
Rev dr trans	Revue de droit des transports

RFDA	Revue française de droit aérien
RFDAS	Revue française de droit aérien et spatial
RTD Eur	Revue trimestrielle de droit européen
RTNU	Recueil des Traités des Nations Unies
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
UE	Union européenne
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture
ZLW	Revue Allemande de droit aérien et spatial

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
PARTIE I – L’UNION EUROPÉENNE À L’ORGANISATION DE L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE.....	5
TITRE 1 – L’IMPOSSIBLE ADHÉSION DE L’UE À LA CONVENTION DE CHICAGO ..	5
TITRE 2 - LE CONTEXTE EUROPÉEN ET L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE	11
TITRE 3 - LA RECONNAISSANCE DE L’UE À L’OACI ET DANS LES INSTRUMENTS MULTILATÉRAUX SPÉCIFIQUES DE DROIT AÉRIEN	34
PARTIE II – À LA RECHERCHE D’UN NOUVEAU STATUT POUR L’UNION EUROPÉENNE À L’ORGANISATION DE L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE.....	50
TITRE 1 - L’UE ET LE STATUT D’OBSERVATEUR DANS LES AGENCES SPÉCIALISÉES DES NATIONS UNIES	51
TITRE 2 – L’ADHÉSION DE L’UE AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES	61
TITRE 3 – VERS UNE NOUVELLE REPRÉSENTATION DE L’UE À L’OACI ?.....	73
CONCLUSION.....	82
BIBLIOGRAPHIE.....	85

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
PARTIE I – L’UNION EUROPÉENNE À L’ORGANISATION DE L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE.....	5
TITRE 1 – L’IMPOSSIBLE ADHÉSION DE L’UE À LA CONVENTION DE CHICAGO ..	5
A) L’adhésion à la Convention de Chicago.....	5
1. La procédure	5
2. L’exclusivité des critères d’adhésion.....	7
B) L’absence de statut intermédiaire permanent à l’OACI	7
C) La procédure d’amendement de la Convention de Chicago	9
D) Conclusion	11
TITRE 2 - LE CONTEXTE EUROPÉEN ET L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE	11
A) La Conférence européenne de l’aviation civile	12
1. Généralités	12
1.2 Fonctionnement.....	14
2. Les relations extérieures de la CEAC	15
2.1. Les relations avec l’OACI	16
2.2 Les relations avec l’UE.....	16
B) La représentation européenne dans les principales instances de l’OACI	17
1. L’Assemblée	18
1.1 Généralités	18
1.2 La présence européenne à l’Assemblée	19
2. Le Conseil	20
2.1 Généralités	20
2.2 La présence européenne au Conseil.....	21
2.3 Les effets des élargissements du Conseil.....	22
3. La Commission de la Navigation aérienne	23
3.1 Généralités	23
3.2 La présence européenne à la CNA.....	24
C) Les groupes de rotation européens à l’OACI.....	25
1. Généralités	25
1.1 La représentation des membres.....	26
1.2 Le mécanisme d’alternance des membres.....	27
1.3 Les effets des groupes de rotation.....	28
2. Applications	29
2.1 NORDICAO	29
2.2 Le groupe ABIS	30

2.3 Le groupe régional d'Europe centrale.....	31
2.4 Le groupe de rotation des mers Noires et Caspiennes	31
D) Conclusion	32
TITRE 3 - LA RECONNAISSANCE DE L'UE À L'OACI ET DANS LES INSTRUMENTS MULTILATÉRAUX SPÉCIFIQUES DE DROIT AÉRIEN	34
A) La reconnaissance de l'UE à l'OACI	34
1. Généralités	34
1.1 Les démarches de 1988.....	35
1.2 Les recommandations de la Commission de 2002.....	37
2. La représentation actuelle de l'UE à l'OACI.....	40
3. Développements récents	42
4. La coopération entre l'UE et l'OACI.....	43
B) L'adhésion de l'UE aux instruments multilatéraux spécifiques de droit aérien	44
1. Généralités	44
2. Applications	46
2.1 La Convention de Montréal	46
2.2 La Convention de Capetown et le Protocole Aéronautique.....	47
2.3 Les instruments de la Conférence diplomatique de 2009	47
2.4 Les instruments de la Conférence diplomatique de 2010	48
2.5 Le protocole additionnel à la Convention de Tokyo de 1963	49
C) Conclusion	49
PARTIE II – À LA RECHERCHE D'UN NOUVEAU STATUT POUR L'UNION EUROPÉENNE À L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE	50
TITRE 1 - L'UE ET LE STATUT D'OBSERVATEUR DANS LES AGENCES SPÉCIALISÉES DES NATIONS UNIES	51
A) Le statut d'observateur de l'UE dans certaines autres agences des Nations Unies	52
1. L'Organisation Internationale du Travail	52
2. L'Organisation Maritime Internationale	54
3. L'Organisation Mondiale de la Santé	55
4. L'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture	56
B) Au-delà du statut d'observateur	57
1. La notion de « pleine participation »	57
2. La « pleine participation » de l'UE à l'OACI.....	59
C) Conclusion	60
TITRE 2 – L'ADHÉSION DE L'UE AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES	61
A) L'adhésion <i>de facto</i> de l'UE	62
1. Principes.....	62
2. <i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>	62

B) L'adhésion partagée de l'UE et de ses États membres	64
1. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.....	64
a) L'adhésion de l'UE.....	64
b) Le fonctionnement.....	65
c) Un test concluant ?.....	67
2. L'Organisation mondiale du Commerce.....	68
a) L'adhésion de l'UE.....	68
b) Le fonctionnement.....	69
C) L'adhésion unique de l'UE dans les organisations internationales	70
1. Le critère de la compétence exclusive	70
2. L'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest.....	71
D) Conclusion	72
TITRE 3 – VERS UNE NOUVELLE REPRÉSENTATION DE L'UE À L'OACI ?.....	73
A) Propositions d'auteurs	73
1. Le besoin d'un nouveau modèle	73
2. Conclusion	76
B) Quel statut pour l'UE à l'OACI ?	77
1. Observateur permanent.....	77
2. Membre <i>de facto</i>	78
3. Membre partagé	79
4. Membre unique	80
CONCLUSION.....	82
BIBLIOGRAPHIE.....	85

« *Respect and honour the results of the hard work that your predecessors have done to build the bodies of air law with which you work. But at the same time, be open to change – not change for the sake of change, but change that finds a better way.* »¹

Dr. Assad Kotaite
Président émérite du Conseil de l'OACI

INTRODUCTION

Au fil des ans, l'Union européenne (UE) a développé une politique commune dans le secteur du transport aérien.² Le résultat de cette politique a conduit l'UE à s'approprier une part importante de la compétence de ses États membres dans ce domaine.³ Le *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* (TFUE)⁴ prévoit à son article 4(2) g) que les transports constituent une compétence partagée entre l'UE et les États membres. Cependant, en développant un acquis législatif au cours des vingt-cinq dernières années, l'UE dispose désormais d'une part importante de la compétence qui était autrefois dévolue à ses États membres dans le secteur de l'aviation.⁵ Par exemple, l'UE a instauré le projet de « ciel unique européen »,⁶ applicable à l'ensemble de ses États membres. De plus, elle a développé un corpus réglementaire couvrant un spectre très large dans le domaine de l'aviation, notamment la navigation aérienne, l'environnement, la sécurité, la sûreté, la protection des passagers ou encore

¹ Assad Kotaite, « Selected Speeches and Articles, October 17, 1995 », dans *My Memoirs 50 Years of International Diplomacy and Conciliation in Aviation*, Organisation de l'aviation civile internationale, Montréal, 2013, 312, à la p 326.

² Paul Stephen Dempsey, *European Aviation Law*, The Hague, Kluwer Law International, 2004 aux pp 23 et s [Dempsey]; Jacques Naveau, Marc Godfroid et Pierre Frühling, *Précis de droit aérien*, 2e éd, Bruylant, Bruxelles, 2006 au ch IV [Naveau, Godfroid, Frühling].

³ Voir Dempsey, *supra* note 2 aux pp aux pp 37 et s.

⁴ CE, *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, [2012] JO, C 326/47.

⁵ À cet effet l'article 2(2) du TFUE précise que « [l]orsque les traités attribuent à l'Union une compétence partagée avec les États membres dans un domaine déterminé, l'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ce domaine. Les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne. Les États membres exercent à nouveau leur compétence dans la mesure où l'Union a décidé de cesser d'exercer la sienne. »

⁶ Sur ce sujet voir Daniel Calleja Crespo et Pablo Mendes de Leon, dir, *Achieving the Single European Sky Goals and Challenges*, The Hague, Wolters Kluwer Law & Business, 2011.

la concurrence.⁷ En outre, à la suite de décisions en 2002 de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), l'UE est même autorisée à négocier au nom de ses États membres, des accords bilatéraux de transport aérien.⁸ Toutefois, la matérialisation de cette compétence n'est cependant pas parfaitement reflétée dans l'instance décisionnelle internationale la plus importante dans le domaine du transport aérien soit l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI ou l'Organisation) où elle dispose officiellement d'un statut d'observateur *ad hoc*.⁹ Le renforcement de la participation de l'UE à l'OACI lui permettrait notamment de « [r]especter les obligations qui lui incombent au regard de ses compétences extérieures et de veiller à la cohérence du droit communautaire et du droit international dans [un secteur particulièrement important] sur le plan économique ».¹⁰

L'UE serait en mesure juridiquement de pouvoir adhérer à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) qui institue l'OACI.¹¹ Ainsi, en vertu de l'article 216 du TFUE, l'UE dispose de la capacité de conclure des accords internationaux avec des États tiers ou des organisations internationales.¹² De plus, l'article 208(2) du TFUE prévoit de manière plus spécifique que l'UE et les États membres doivent respecter « [l]es engagements et [tenir] compte des objectifs qu'ils ont agréés dans le cadre des Nations Unies et

⁷ Voir la section intitulé *Aperçu de la réglementation complémentaire du marché intérieur* dans Naveau, Godfoid, Frühling, *supra* note 2 aux pp 145-67.

⁸ Dempsey, *supra* note 2 aux pp 88 et s; Naveau, Godfoid, Frühling, *supra* note 2 aux pp 176 et s.

⁹ Voir la Partie I, Titre 3, A) du présent mémoire.

¹⁰ CE, Commission, *Recommandation de la Commission au Conseil visant à autoriser la Commission à ouvrir et à conduire des négociations avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur les conditions et modalités d'adhésion de la Communauté européenne*, SEC/2002/0381 final, Bruxelles, 9 avril 2002. [SEC/2002/0381]

¹¹ OACI, *Convention relative à l'aviation civile internationale*, OACI Doc 7300/9. [Convention de Chicago]

¹² Il s'agit ici d'accords contraignants juridiquement, liant à la fois l'UE et ses États membres. Cette disposition du TFUE constitue une codification d'un principe provenant d'une décision de la CJUE soit la décision AETR, *Commission c Conseil*, C-22-70, [1971] en ligne: CJUE <<http://goo.gl/ezpXx5>>. Voir Ramses A Wessel, « The Legal Framework for the Participation of the European Union in International Institutions » (2011) 33:6 *European Integration* 621, à la p 626.

des autres organisations internationales ». En outre, l'article 220(1) du TFUE prévoit que l'UE est en mesure d'établir toute coopération utile avec les institutions spécialisées des Nations Unies. Ainsi, dans la mesure où le TFUE habilite l'UE à pouvoir devenir partie à l'OACI, il semblerait que d'autres facteurs empêchent l'UE de pouvoir adhérer à la Convention de Chicago.

Ladite Convention, permet seulement aux États souverains de pouvoir y accéder.¹³ Par conséquent, malgré sa compétence dans le secteur de l'aviation ainsi que sa capacité juridique de pouvoir adhérer à une organisation internationale, l'UE n'est pas en mesure d'obtenir le statut qui lui revient à l'OACI. Ce problème de représentation n'est pas unique à l'OACI. Plusieurs autres organisations internationales possèdent un cadre institutionnel ne permettant pas à l'UE d'avoir un statut en adéquation avec son niveau de compétence dans un secteur donné. Néanmoins, pour palier à cette difficulté, certaines organisations ont apporté des amendements à leur document constitutif permettant du même coup à l'UE de pouvoir se joindre à leur organisation.

Considérant l'importance de l'UE à l'OACI, notamment en raison de positions ou de projets communs qu'elle y présente,¹⁴ il nous semblait approprié de faire le point sur sa présence actuelle dans l'Organisation tout en essayant de déterminer quel statut pourrait lui être le plus approprié. Le présent mémoire vise donc à analyser les modalités de la représentation européenne à l'OACI, pour ensuite établir dans une perspective comparative avec d'autres organisations, quel modèle de représentation serait le plus adéquat. Notre étude sera donc divisée en deux parties. La première portera sur certains aspects spécifiques de la présence de l'UE à

¹³ Article 92, Convention de Chicago.

¹⁴ Par exemple, le différend relatif au bruit des aéronefs (« hushkit ») ainsi que la proposition présentée lors de la 38e Assemblée de l'OACI sur l'instauration d'un système d'échanges de quotas de gaz à effets de serres.

l'OACI, tandis que la seconde permettra d'analyser la place de l'UE dans certaines agences spécialisées des Nations Unies et diverses organisations internationales.

La première partie aura donc comme objectif d'analyser de manière générale, la présence de l'UE et de ses États membres à l'OACI. Par conséquent, nous procéderons à l'étude de l'importance des États membres de l'UE dans les différentes instances de l'OACI. De plus, nous verrons comment l'UE s'inscrit dans un cadre régional beaucoup plus large que le sien dans le domaine de l'aviation. Nous examinerons également la manière dont l'UE a réussi au fil des ans à acquérir une certaine reconnaissance à l'OACI, lui permettant de pouvoir présenter de manière efficace ses positions. En outre, il sera brièvement question de la participation de l'UE dans les accords multilatéraux spécifiques de droit aérien. Cependant, avant d'aborder ces sujets, il apparaissait nécessaire d'analyser les raisons pour lesquelles l'UE n'est pas en mesure d'adhérer à la Convention de Chicago ainsi que le processus d'amendement à ladite Convention.

Dans la seconde partie, nous étudierons certains modèles de représentation utilisés par l'UE dans d'autres agences spécialisées des Nations Unies et dans certaines organisations internationales. Ainsi, le statut de l'UE n'est pas le même dans chaque organisation et diffère généralement en fonction de sa compétence dans un secteur ou un autre. À cet effet, certains auteurs de doctrine ont au fil des années abordé la question de la représentation de l'UE à l'OACI. Par conséquent, nous ferons une brève revue de la littérature en essayant de présenter la proposition de chaque auteur. Nous terminerons cette deuxième partie en essayant de déterminer l'applicabilité de chacun des modèles de représentation analysés à l'OACI.

Enfin, nous conclurons notre étude en nous prononçant sur ce qui nous apparaîtra être le meilleur modèle de représentation pour l'UE à l'OACI.

PARTIE I – L’UNION EUROPÉENNE À L’ORGANISATION DE L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Cette première partie a comme objectif de présenter les raisons institutionnelles empêchant l’UE de pouvoir adhérer à la Convention de Chicago. En outre, nous procéderons à une étude de la présence et de l’importance des États membres à l’OACI pour ensuite terminer en analysant le mode de représentation actuelle de l’UE à l’OACI ainsi que sa participation dans les instruments multilatéraux spécifiques de droit aérien.

TITRE 1 – L’IMPOSSIBLE ADHÉSION DE L’UE À LA CONVENTION DE CHICAGO

Le présent titre vise à présenter brièvement les raisons privant l’UE de pouvoir accéder comme partie à la Convention de Chicago et par extension, obtenir le statut de membre à l’OACI. À cet effet, il sera question des principes permettant à un État de devenir partie à la Convention de Chicago. De plus, nous étudierons les principales dispositions concernant les autres statuts en dehors de celui de membre, parmi les principales instances de l’Organisation. Enfin, nous expliquerons le fonctionnement de la procédure d’amendement à la Convention de Chicago.

A) L’adhésion à la Convention de Chicago

1. La procédure

Le Chapitre XXI de la Convention de Chicago prévoit la procédure à suivre pour un État souhaitant y adhérer. À cet effet, le Gouvernement des États-Unis est le dépositaire de ladite Convention. Ainsi, sous réserve de certaines circonstances, les États peuvent accéder à la Convention de Chicago par trois différents mécanismes. L’article 91 prévoit que la Convention

est ouverte pour ratification par les États signataires dudit instrument. Ces États correspondent principalement à ceux ayant participé à la Conférence de Chicago.¹⁵ Cependant, la Convention ne précise pas de date limite où les signatures ne seraient plus acceptées ce qui peut créer, dans une certaine mesure et comme le souligne Thomas Buergenthal, de la confusion à savoir si un État pourrait encore aujourd'hui devenir membre dudit instrument par le biais de la procédure de l'article 91.¹⁶ Par ailleurs, l'article 92 a) dispose que la Convention de Chicago « [e]st ouverte à l'adhésion des États membres des Nations Unies, des États associés à ceux-ci et des États demeurés neutres pendant le présent conflit mondial ». À cet effet, un État rencontrant ces différents critères adhère à la Convention par l'entremise d'une notification adressée au gouvernement des États-Unis qui est le dépositaire de la Convention de Chicago.¹⁷ Enfin, l'article 93 précise que certains autres États, soient ceux ne pouvant rencontrer les critères précédents, peuvent « [ê]tre admis à participer » à la Convention de Chicago sous réserve de l'approbation des Nations Unies, ainsi que d'un vote favorable des quatre cinquièmes des membres de l'Assemblée de l'OACI.¹⁸ Cette disposition avait initialement été rédigée afin de prendre en considération les États « ennemis » de la seconde guerre mondiale.¹⁹ Ainsi, l'OACI

¹⁵ Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, 2e éd, eleven international publishing, 2012 aux pp 29 et s [Milde]; Ludwig Weber, *International Civil Aviation Organization*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2012 à la p 26, para 33 [Weber].

¹⁶ Thomas Buergenthal, *Law Making in the International Civil Aviation Organization*, Syracuse University Press New York, 1969 à la p 15 [Buergenthal].

¹⁷ Article 92 b), Convention de Chicago.

¹⁸ Voir également l'Article II, *Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale*, OACI, Doc 7970.

¹⁹ En pratique, l'article 93 de la Convention de Chicago a servi à seulement cinq reprises soit pour l'adhésion de l'Italie en 1947, l'Autriche et la Finlande en 1948, le Japon en 1953 ainsi que la République Fédérale d'Allemagne en 1953 voir Michael Milde, « The Chicago Convention – Are Major Amendments Necessary or Desirable 50 Years Later » (1994) 19:1 *Ann Air & Sp L* 401, à la p 443.

compte maintenant parmi ses membres tous les anciens États ennemis. Il semblerait ainsi que cette disposition soit dépassée.²⁰

2. L'exclusivité des critères d'adhésion

L'adhésion à la Convention de Chicago est donc strictement réservée aux États. À cet effet, des recherches dans les *Travaux préparatoires* de la Conférence de Chicago ont permis d'établir que les délégués n'ont jamais discuté ou même évoqué la possibilité que ladite Convention puisse être ouverte à des membres possédant un autre statut juridique que celui d'un État.²¹ Ainsi, la Convention ne prévoit pas de clauses permettant aux ORIEs, comme c'est le cas dans d'autres organisations internationales, de pouvoir devenir partie.²² Ainsi, considérant les dispositions actuelles de la Convention de Chicago, l'UE n'est pas un État au sens strict et est donc dans l'impossibilité de pouvoir adhérer à cet instrument et par extension pouvoir devenir membre à part entière de l'OACI.²³

B) L'absence de statut intermédiaire permanent à l'OACI

Les dispositions de la Convention de Chicago ne prévoient pas un autre statut que celui de membre. Ainsi, ladite Convention demeure silencieuse notamment sur le statut d'observateur

²⁰ Weber, *supra* note 15 à la p 26, para 34.

²¹ Voir les références précises de « Adherence to Convention » dans *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, vol 1 & 2, Chicago, The Department of State, November 1 – December 7, 1944, à la p 1407. En outre, mentionnons que certaines entités n'ayant pas le statut d'État, notamment le Kosovo, la Palestine et le Taipei Chinois (Taiwan) cherchent depuis plusieurs années à obtenir une plus grande reconnaissance à l'OACI. Cependant, ne rencontrant pas les critères d'adhésion de la Convention du Chicago, ces entités ne peuvent pas obtenir la qualité de membre ou même la qualité d'observateur lors des réunions de l'OACI. À cet effet, un compromis avait été trouvé lors de la 38e Session de l'Assemblée, lorsque les autorités aéronautiques du Taipei Chinois (Taiwan) avaient été présentes à titre d'invités du Président du Conseil, avec l'approbation du Gouvernement de la Chine.

²² Pour une définition des ORIEs, voir la Partie I, Titre 3, B) du présent mémoire.

²³ Weber, *supra* note 15 à la p 29, para 50; CE, Commission européenne, « The European Union at ICAO », en ligne: Europa <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/european_community_icao/index_en.htm>.

ou encore sur celui d'État non-membre. Néanmoins, si la Convention de Chicago ne prévoit pas de statut autre que celui de membre, les principales instances de l'OACI prévoient dans leur Règlement intérieur la possibilité d'inviter des États non-contractants ou encore des organisations internationales à certaines réunions. Ainsi, l'OACI conserve sa prérogative d'inviter sur une base informelle les organisations ou encore les États non-contractants lors de réunions qui pourraient leur être d'intérêt.²⁴ Les Règlements intérieurs de l'Assemblée,²⁵ du Conseil²⁶ et de la Commission de la Navigation aérienne (CNA)²⁷ prévoient chacun le statut d'observateur. Dans ces trois cas, les dispositions sur ledit statut sont relativement similaires. En effet, les organisations ou les États non-contractants doivent se faire inviter et n'ont ni le droit de vote, ni la possibilité de présenter ou d'appuyer des motions.²⁸ Ils peuvent cependant généralement intervenir dans les séances plénières et participer à des groupes de travail.²⁹

Ainsi, si l'UE n'est pas en mesure d'être reconnue officiellement à titre de membre de l'OACI, il apparaît cependant que les règles de procédures des principales instances lui reconnaissent un statut *ad hoc*. Par conséquent, l'UE semble tout de même avoir la capacité de pouvoir intervenir lorsqu'elle est directement concernée.

²⁴ Andreas Loewenstein, *European Air Law Towards a New System of International Air Transport Regulation*, Baden-Baden, Nomos, 1991 à la p 149 [Loewenstein]; Jacques Ducrest, « L'Union européenne, futur membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale ? » (1994) 19:2 *Ann Air & Sp L* 239, à la p 271 [Ducrest].

²⁵ Règle 5, *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale*, OACI, Doc 7600/8.

²⁶ « Observateur », *Section préliminaire, Définitions* et Règle 32, *Règlement intérieur du Conseil*, OACI Doc 7559/9.

²⁷ « Observateur », *Section liminaire, Définitions* et Règle 19, *Règlement intérieur de la Commission de la Navigation aérienne*, OACI, Doc 8229-AN/876/2.

²⁸ Voir références notes 25, 26 et 27.

²⁹ *Ibid.*

C) La procédure d'amendement de la Convention de Chicago

Afin de permettre à l'UE ou à certains autres États de pouvoir adhérer à la Convention de Chicago ou encore d'obtenir une plus grande reconnaissance, un amendement à ladite Convention demeure la solution la plus évidente. La Convention de Chicago prévoit d'ailleurs une procédure à cet effet à son article 94.³⁰ Ainsi, un amendement à la Convention de Chicago, pouvant permettre le statut d'observateur permanent à l'OACI ou encore la qualité de membre aux organisations supranationales³¹ pourrait être possible dans la mesure où celui-ci est approuvé par les deux tiers de l'Assemblée.³² Suivant cette approbation, l'amendement entre en vigueur à la suite de la ratification par au moins les deux tiers des signataires.³³ Sur ce dernier point, mentionnons que l'ancien Directeur de la Direction des affaires juridiques de l'OACI, Dr. Michael Milde, est d'avis que lorsqu'il s'agit d'amendements à la Convention de Chicago portant sur une question institutionnelle, ceux-ci sont réputés en vigueur *erga omnes*, même si certains États n'ont pas encore ratifiés ledit amendement.³⁴ Suivant cette logique, il est à penser qu'un amendement à la Convention de Chicago permettant à l'UE d'obtenir le statut de membre ou celui d'observateur permanent, pourrait être réputé en vigueur *erga omnes*, une fois approuvé par les deux tiers des membres de l'Assemblée.

La procédure d'amendement a été utilisée à quelques reprises depuis l'entrée en vigueur de la Convention de Chicago notamment afin d'augmenter le nombre de sièges au Conseil, modifier la fréquence des Assemblées, adopter le texte de la Convention de Chicago dans

³⁰ Sur la procédure d'amendement de la Convention de Chicago voir Michael Milde, « Chicago Convention – 45 Years Later : A Note on Amendments » (1989) 14 Ann Air & Sp L 203; Nicolas Mateesco Matte, « La Convention de Chicago – Quoi Vadis, OACI ? » (1994) 47 RFDAS 244, aux pp 248 et s.

³¹ Voir sur ce point la Partie I, Titre 1 du présent mémoire.

³² L'Assemblée de l'OACI compte présentement 191 États, il faudrait 127 États en faveur d'un tel amendement.

³³ Weber, *supra* note 15 à la p 30, para 50 et Loewenstein, *supra* note 24 à la p 148.

³⁴ Cette interprétation avait été faite pour la première fois par le Comité exécutif lors de la 14e Assemblée relativement à l'application de l'élargissement du Conseil. Voir à cet effet Michael Milde, « Chicago Convention – 45 Years Later : A Note on Amendments » (1989) 14 Ann Air & Sp L 203, aux pp 208-09.

d'autres langues ou encore afin de permettre l'adoption de dispositions précises comme les articles 3 *bis*, 83 *bis* ou 93 *bis*. Cependant, le dénominateur commun à toutes ces procédures d'amendements semble généralement être caractérisé par la lenteur du processus.³⁵ Ainsi, l'auteur Ludwig Weber est d'avis qu'un processus d'amendement à la Convention de Chicago permettant à l'UE de pouvoir être membre à part entière de l'OACI pourrait prendre de quinze à vingt années.³⁶ Dans tous les cas, une telle proposition d'amendement serait vraisemblablement sensible politiquement, ce qui contribuerait sans doute à prolonger le processus d'adoption.³⁷ À cet effet, mentionnons que certaines propositions d'amendements n'étant pas chargées politiquement, n'ont à ce jour pas été adoptées. Par exemple, la version arabe de la Convention de Chicago n'a toujours pas une valeur officielle.³⁸ Enfin, dans son discours d'adieu au Conseil de l'OACI en 2011, l'ancien représentant du Canada, Lionel Alain-Dupuis, mentionnait que selon lui, la possibilité de procéder à des amendements à la Convention de Chicago était plus éloignée que jamais.³⁹

³⁵ Par exemple, il a fallu dix-sept ans entre le moment où l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago a été adopté et son entrée en vigueur. Voir Ludwig Weber et Benoît Verhaegen, « Entrée en vigueur de l'article 83 bis de la Convention de Chicago: un plus pour la sécurité aérienne » (1997) 43 AFDI 551. Sur la lenteur de l'entrée en vigueur des principaux amendements à la Convention de Chicago, voir Michael Milde, « The Chicago Convention – Are Major Amendments Necessary or Desirable 50 Years Later » (1994) 19:1 Ann Air & Sp L 401, aux pp 410-11.

³⁶ Weber, *supra* note 15 à la p 30, para 50.

³⁷ Voir le cable diplomatique provenant de la Délégation des États-Unis à l'OACI, Wikileaks, « EU additionality at ICAO: EC Efforts to obtain Observer Status », en ligne: Wikileaks <https://www.wikileaks.org/plusd/cables/04MONTREAL1464_a.html>.

³⁸ À cet effet, le Protocole a été signé le 29 septembre 1995 et près de vingt ans plus tard, n'est toujours pas entré en vigueur. Voir OACI, *Protocole portant amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale [Paragraphe final, texte arabe] signé à Montréal le 29 septembre 1995*, en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/FinAR_FR.pdf>.

³⁹ Lionel Alain-Dupuis, « Discours d'adieu du Représentant permanent du Canada au Conseil de l'OACI, Doyen des Membres du Conseil », présenté au Conseil de l'OACI à Montréal, 29 juin 2011 [non publié, archivé dans les dossiers de l'auteur].

D) Conclusion

Dans le présent titre, nous avons examiné les critères d'adhésion à la Convention de Chicago. Ainsi, ladite Convention permet seulement aux États de pouvoir y adhérer et le statut d'observateur est inexistant. Néanmoins, il existe des aménagements dans les principales instances de l'OACI qui permettent à des organisations internationales ou à des États non-membres de pouvoir avoir accès aux principales réunions et comités. Par conséquent, si certains États ou encore l'UE ne sont pas reconnus de manière officielle par la Convention de Chicago, ils peuvent toutefois réussir à obtenir un statut d'observateur dans les principales instances de l'Organisation. Enfin, si l'UE désire obtenir le statut de membre de l'OACI ou encore celui d'observateur permanent, un amendement à la Convention de Chicago serait sans contredit la seule possibilité. Or, comme nous l'avons vu, le processus d'adoption des amendements est très long, même lorsque ceux-ci ne sont pas chargés politiquement.

TITRE 2 - LE CONTEXTE EUROPÉEN ET L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

À l'OACI, la matérialisation de la compétence de l'UE dans le secteur de l'aviation n'est pas explicite. En effet, n'ayant bien souvent qu'un statut d'observateur, la présence de l'UE se manifeste par l'entremise de ses États membres. S'il était permis d'emprunter un terme à la théologie, il serait possible d'affirmer qu'à l'OACI, une « transsubstantiation » de l'UE s'effectue par le biais de ses États membres. Par conséquent, le rôle des États membres de l'UE à l'OACI est encore aujourd'hui très important.

Ainsi, le présent titre vise à mettre en contexte l'importance des États membres de l'UE dans les principaux organes de l'OACI. De plus, nous examinerons le rôle clé des groupes de rotation mis en place par certains États afin d'assurer leur présence continue dans cette

Organisation. Cependant, avant d'aborder ces sujets, nous décrivons d'abord le fonctionnement de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). En effet, dans le domaine de l'aviation, les positions de l'UE s'inscrivent bien souvent dans un contexte régional beaucoup plus large, soit celui de la CEAC.

A) La Conférence européenne de l'aviation civile

1. Généralités

La CEAC est une organisation intergouvernementale fondée en 1955 et possédant son siège à Paris dans le bureau régional de l'OACI.⁴⁰ La mission de la CEAC consiste à promouvoir le développement d'un système de transport aérien européen sûr, efficace et durable.⁴¹ Pour parvenir à atteindre ces objectifs, la CEAC mise sur l'harmonisation des politiques et des pratiques dans le domaine de l'aviation civile parmi ses États membres.⁴² De plus, elle promeut le rapprochement sur des questions politiques entre ses États membres et d'autres régions du monde.⁴³ La CEAC est composée de quarante-quatre États membres, soit les vingt-huit États de l'UE, ainsi que l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, l'Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Moldavie, Monaco, le Monténégro, la Norvège, Saint-Marin, la Serbie, la Turquie et l'Ukraine.⁴⁴

⁴⁰ CEAC, *Résolution instituant officiellement la CEAC*, ECAC/1-Res.1, 1955. Sur la CEAC de manière générale voir William Coulet, *L'organisation européenne des transports aériens*, Thèse de doctorat, Université de Toulouse, Toulouse, Centre d'édition universitaire de l'AGET, 1958 aux pp 82-90; René H Mankiewicz, « Relations entre l'OACI et la Commission européenne de l'aviation civile » (1957) 3 AFDI 396 et Ludwig Weber, « Les éléments de la coopération dans le cadre de la commission européenne de l'aviation civile (CEAC) » (1977) 31 RFDA 388.

⁴¹ Article 1(1), *Constitution de la CEAC et Règlement intérieur*, ECAC.CEAC Doc n° 20, 5e édition, 2003.

⁴² CEAC, « Mission », en ligne : CEAC <https://www.ecac-ceac.org/a_propos_de_la_ceac/mission_fr>.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ CEAC, « États membres de la CEAC », en ligne : CEAC <https://www.ecac-ceac.org/a_propos_de_la_ceac/etats_membres_de_la_ceac>.

1.1 Statut

Le statut de la CEAC est quelque peu singulier.⁴⁵ En effet, les délégués responsables de la création de la CEAC auraient pu décider que cette institution soit complètement indépendante de l'OACI ou encore, qu'elle soit constituée à titre de commission de transport aérien régional selon les dispositions de l'article 55 a) de la Convention de Chicago.⁴⁶ Cependant, une troisième option a plutôt été considérée.⁴⁷ Ainsi, la CEAC décide elle-même de son programme de travail et tient de manière indépendante des conférences et des sessions de travail.⁴⁸ De plus, elle travaille en étroite collaboration avec l'OACI⁴⁹ et utilise son Secrétariat.⁵⁰

La CEAC n'est pas la seule organisation régionale de ce type à l'OACI.⁵¹ En effet, certains États d'Afrique (CAFAC),⁵² d'Amérique du Sud (CLAC)⁵³ ainsi que des États membres de la Ligue Arabe (CABAC)⁵⁴ ont également mis sur pied leur propre groupe de représentation régionale. Cependant, le statut juridique de ces organisations ne semble pas tout à fait clair puisqu'ils bénéficient d'un statut intermédiaire en rapport avec l'article 55 a) de la Convention de Chicago.⁵⁵ Cependant, pour l'auteur Ludwig Weber, ces organisations devraient être vues comme étant en conformité avec la Convention de Chicago dans la mesure où elles ne

⁴⁵ René H Mankiewicz, « Relations entre l'OACI et la Commission européenne de l'aviation civile » (1957) 3 AFDI 396, à la p 398.

⁴⁶ *Ibid.* L'article 55 a) de la Convention de Chicago prévoit que parmi les fonctions alternatives du Conseil, celui-ci peut créer sur une base régionale ou autre, des commissions de transports aériens subordonnés et définir des groupes d'États ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de ladite Convention.

⁴⁷ *Ibid.* Voir également Elmar M Giemulla et Heiko van Schyndel, « The European Organization of Aviation », dans Elmar M Giemulla et Ludwig Weber, dir, *International and EU Aviation Law Selected Issues*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2011, 309, à la p 315.

⁴⁸ Alinéa 6, *Résolution instituant officiellement la CEAC*, ECAC/1-Res.1, 1955.

⁴⁹ Alinéa 8, *ibid.*

⁵⁰ Alinéa 9, *ibid.*

⁵¹ Weber, *supra* note 15 aux pp 129-30, para 418.

⁵² Commission Africaine de l'Aviation Civile, en ligne: CAFAC <<http://www.afcac.org>>.

⁵³ Commission Latino-Américaine de l'Aviation Civile, en ligne: CLAC <<http://clacsec.lima.icao.int>>.

⁵⁴ Commission Arabe de l'Aviation Civile, en ligne: ACAC <<http://www.acac.org.ma>>.

⁵⁵ Ludwig Weber, « International Organizations », dans Elmar M Giemulla et Ludwig Weber, dir, *International and EU Aviation Law Selected Issues*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2011, 75, à la p 81.

chevauchent, dédoublent ou encore ne nuisent pas aux travaux de l'OACI.⁵⁶ Enfin, ce même auteur est d'avis que ces groupes sont en adéquation avec l'article 83 de la Convention de Chicago, où il est stipulé que les États peuvent faire entre eux des arrangements tant qu'ils sont conformes à ladite Convention.⁵⁷

1.2 Fonctionnement

La CEAC est composée de plusieurs organes subsidiaires⁵⁸ dont le plus important est la Conférence plénière.⁵⁹ Cet organe comprend des délégations de tous les États membres de la CEAC qui se réunissent en Session triennale⁶⁰ et, au besoin, en Session plénière spéciale.⁶¹ La Session triennale établit un programme de travail, le budget pour les trois années subséquentes et elle adopte des recommandations ou encore des résolutions.⁶² Le programme de travail mis en place doit tenir compte des éléments suivants⁶³ :

- l'importance et l'intérêt du sujet pour un grand nombre d'États membres ou pour d'autres organisations européennes;
- la possibilité de dégager une solution acceptable aux problèmes posés;
- les résultats escomptés peuvent apporter une contribution tangible, en particulier aux travaux de la Commission européenne et à l'OACI.

L'un des autres organes de la CEAC est constitué de la réunion des quarante-quatre Directeurs généraux de l'Aviation civile (DGAC) de l'ensemble des États membres de la

⁵⁶ *Ibid* à la p 82.

⁵⁷ *Ibid*.

⁵⁸ Article 4, *Constitution de la CEAC et Règlement intérieur*, ECAC.CEAC Doc n° 20, 5e édition, 2003.

⁵⁹ Article 4(1), *ibid*.

⁶⁰ Article 5, *ibid*. Les délégations des État membres sont dirigées par les Directeurs généraux de l'Aviation civile ou d'autres fonctionnaires de rang élevé, voir à cet effet l'article 5(3) de la *Constitution de la CEAC*.

⁶¹ Article 6, *ibid*.

⁶² Article 5(2), *ibid*. Elmar M Giemulla et Heiko van Schyndel, « The European Organization of Aviation », dans Elmar M Giemulla et Ludwig Weber, dir, *International and EU Aviation Law Selected Issues*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2011, 309, à la p 316.

⁶³ CEAC, « Comment fonctionne la CEAC », en ligne: <https://www.ecac-ceac.org/a_propos_de_la_ceac/comment_fonctionne_la_ceac>.

Conférence.⁶⁴ Ceux-ci se réunissent trois fois par année afin de discuter notamment de la préparation du programme de travail triennal, de l'administration du budget ou encore afin de discuter et résoudre des questions d'ordre politique.⁶⁵ De plus, des groupes de travail peuvent être établis de manière ponctuelle par les DGAC afin de mener à bien des tâches précises édictées par le programme de travail.⁶⁶ L'ensemble des activités de ces organes sont coordonnées par un Comité de coordination qui est assisté par le Secrétariat de la Conférence.⁶⁷ Ce comité se compose du Président de la CEAC, de ses Vice-présidents, de tous les présidents des différents organes associés ainsi qu'au plus sept DGAC agissant à titre de Points focaux et qui seront responsables de dossiers spécifiques.⁶⁸ Ainsi, la CEAC dispose principalement d'une fonction de coordination stratégique parmi ses membres, elle est un lieu d'échanges où des orientations et des politiques régionales sont élaborées. De plus, depuis sa création, la CEAC a mené un nombre important de projets spécifiques dans le secteur de l'aviation, comme l'établissement de conventions sur les tarifs des transporteurs aériens ou encore des projets devant améliorer la sécurité autour des aéroports.⁶⁹

2. Les relations extérieures de la CEAC

La constitution de la CEAC prévoit que la Conférence entretiendra des relations étroites avec l'OACI, mais également avec d'autres organisations internationales, gouvernementales ou

⁶⁴ Article 4(1)b), *Constitution de la CEAC et Règlement intérieur*, ECAC.CEAC Doc n° 20, 5e édition, 2003.

⁶⁵ Article 7(2), *ibid.*

⁶⁶ Article 4(1)c), *ibid.*

⁶⁷ Article 4(3), *ibid.* Sur les fonctions du Comité de coordination voir l'article 10 de la *Constitution de la CEAC*.

⁶⁸ CEAC, « Comment fonctionne la CEAC », en ligne: CEAC <https://www.ecac-ceac.org/a_propos_de_la_ceac/comment_fonctionne_la_ceac>.

⁶⁹ Elmar M Giemulla et Heiko van Schyndel, « The European Organization of Aviation », dans Elmar M Giemulla et Ludwig Weber, dir, *International and EU Aviation Law Selected Issues*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2011, 309, aux pp 317-18.

non gouvernementales qu'elle jugera pertinentes pour la réalisation de ses objectifs.⁷⁰ À cet effet, les relations de la CEAC avec l'OACI et l'UE méritent un bref examen.

2.1. Les relations avec l'OACI

La constitution de la CEAC prévoit également que celle-ci entretiendra avec l'OACI des relations étroites. Ainsi, en plus de son siège qui se trouve dans le bureau régional à Paris, le personnel du secrétariat de la CEAC est administré directement par l'OACI.⁷¹ De plus, lorsque jugé approprié, la CEAC doit coordonner son travail avec celui de l'OACI.⁷² À cet effet, la résolution A27-17 précise la nature des relations financières et administratives entre les organismes régionaux de l'aviation civile et l'OACI.⁷³

2.2 Les relations avec l'UE

La CEAC ne prévoit pas dans sa constitution de dispositions relativement à ses relations avec l'UE.⁷⁴ Cependant, depuis janvier 1980, l'UE participe aux travaux de la CEAC à titre

⁷⁰ Article 3, *Constitution de la CEAC et Règlement intérieur*, ECAC.CEAC Doc n° 20, 5e édition, 2003. À cet effet, en plus de l'OACI et de l'UE, la CEAC entretient des relations privilégiées notamment avec les organisations suivantes : le Conseil de l'Europe, le Parlement européen, l'Organisation de coopération et de développement économique, EUROCONTROL, l'Agence européenne de la sécurité aérienne, la CAFAC, la CLAC et l'ABCAC. Voir Elmar M Giumulla et Heiko van Schyndel, « The European Organization of Aviation », dans Elmar M Giumulla et Ludwig Weber, dir, *International and EU Aviation Law Selected Issues*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2011, 309, à la p 316.

⁷¹ Ludwig Weber, « International Organizations », dans Elmar M Giumulla et Ludwig Weber, dir, *International and EU Aviation Law Selected Issues*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2011, 75, à la p 81.

⁷² *Ibid.*

⁷³ OACI, A27-17, « Relations entre l'OACI et les organismes régionaux de l'aviation civile », OACI, Doc 10022, aux pp I-50 et I-51. Sur la coopération entre l'OACI et les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile voir également la résolution A37-21, « Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile » aux pp I-51 et I52.

⁷⁴ Loïc Gard, « L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile » (2003) 49 AFDI 492, à la p 507 [Gard].

d'observateur sans droit de vote.⁷⁵ La Commission européenne, quant à elle, admet des représentants de la CEAC lors de ses réunions d'experts.⁷⁶ Il serait difficile de concevoir que l'UE puisse formellement adhérer à la CEAC.⁷⁷ En effet, la constitution de cette dernière organisation prévoit à son article 2 (1) que les États membres de la CEAC seront « [d]es États contractant de l'OACI ». Néanmoins, cette disposition pourrait faire l'objet d'un amendement à la majorité absolue des membres.⁷⁸

B) La représentation européenne dans les principales instances de l'OACI

Bien que l'UE puisse être invitée à titre d'observateur à l'occasion de certaines réunions de l'OACI, elle n'y est véritablement représentée à l'heure actuelle que par l'entremise de ses États membres. Certains d'entre eux, occupent des fonctions plus importantes dans l'Organisation en raison de leur apport à l'aviation civile internationale. Cependant, comme nous l'avons observé précédemment, les États membres de l'UE appartiennent dans le domaine de l'aviation à une structure plus large, soit la CEAC.

Afin de pouvoir apprécier des solutions potentielles relativement à la représentation de l'UE à l'OACI, un exposé de la place qu'occupent ses États membres dans l'Organisation s'avérera donc nécessaire. Néanmoins, il serait difficile sinon impossible de traiter des États membres de l'UE séparément des autres États de la CEAC avec qui ils entretiennent des liens étroits. Par conséquent, la présente section fera un bref exposé de la présence des États membres

⁷⁵ Voir à cet effet l'échange de lettres du 14 et 22 janvier 1980 entre M E Willoch et Dr Assad Kotaite dans CE, *Relations des Communautés européennes avec les organisations internationales objectif 92 une Europe sans frontières*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 1989 aux pp 298 et s [Relations des Communautés européennes].

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ Gard, *supra* note 74 à la 507.

⁷⁸ Article 16, *Constitution de la CEAC et Règlement intérieur*, ECAC.CEAC Doc n° 20, 5e édition, 2003.

de l'UE dans les organes de l'OACI, en incluant celle des autres États membres de la CEAC au sein de cette Organisation.

1. L'Assemblée

1.1 Généralités

L'Assemblée est le principal organe décisionnel de l'OACI.⁷⁹ Chacun des États parties à la Convention de Chicago y est représenté.⁸⁰ L'Assemblée se réunit en session ordinaire tous les trois ans.⁸¹ Des séances extraordinaires peuvent être tenues à la demande du Conseil ou encore sur demande du cinquième de l'ensemble des membres de l'OACI.⁸² Les décisions de l'Assemblée font l'objet de résolutions et sont prises à la majorité des membres. Cependant, la prise de vote dans cette Organisation est relativement rare du fait qu'elle procède généralement non par vote, mais par consensus.⁸³ Néanmoins, il peut arriver que des votes doivent être pris comme ce fut le cas notamment lors de la 38^e Assemblée relativement à l'instauration d'un système d'échange de quotas de gaz à effet de serres.⁸⁴ Les fonctions et les pouvoirs de l'Assemblée sont prévus à l'article 49 de la Convention de Chicago et consistent notamment à l'élection des membres du Conseil, à l'examen du budget de l'OACI ou encore à la considération des amendements potentiels à la Convention de Chicago.

⁷⁹ Sur l'Assemblée de l'OACI voir Buerghenthal, *supra* note 16 aux pp 6 et s; Milde, *supra* note 15 aux pp 139 et s; Weber, *supra* note 15 aux pp 32 et s.

⁸⁰ Article 48 b), Convention de Chicago.

⁸¹ Article 48 a), Convention de Chicago.

⁸² *Ibid.*

⁸³ Weber, *supra* note 15 à la p 32, para 57.

⁸⁴ OACI, A38-WP/430, à la p 17-7, para 17.3.48.

1.2 La présence européenne à l'Assemblée

L'ensemble des États membres de la CEAC sont parties à la Convention de Chicago et peuvent donc participer aux travaux de l'Assemblée. Considérant la coordination qui est effectuée préalablement, les États membres de la CEAC présentent généralement des positions communes lors des Assemblées. La CEAC possède un statut d'observateur lors des Assemblées et peut ainsi soumettre des Notes de travail qui sont présentées par l'un de ses États membres.⁸⁵ La présentation de notes de travail par la CEAC n'empêche cependant pas les autres États qui en sont membres de présenter également des Notes de travail que ce soit individuellement ou encore collectivement, notamment avec d'autres États hors CEAC.⁸⁶ Les États membres de l'UE et les États membres de la CEAC représentent respectivement 14,66 pourcent et 23,04 pourcent du nombre total de voix à l'Assemblée.

Pour l'année 2014, les États membres de l'UE financent à eux seul, l'OACI dans une proportion de 29,71 pourcent du budget total de l'Organisation, alors que la contribution de l'ensemble des États membres de la CEAC représente 33,49 pourcent.⁸⁷ Par conséquent, la contribution financière européenne dépassait largement, pour la dite année de référence, celle des États-Unis fixée à 22,07 pourcent, de la Chine à 5,83 pourcent ou encore celle de la Russie établie à 2,21 pourcent.⁸⁸ Enfin, mentionnons que la contribution maximale totale d'un État au budget régulier de l'Organisation ne peut dépasser 25 pourcent de celui-ci.⁸⁹

⁸⁵ Voir la section des Notes de travail présentées par la CEAC lors de la 38e Assemblée de l'OACI, en ligne: OACI <http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/WP_Presenter.aspx>.

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ OACI, Lettre, Ref. A 1/8-13/79, « Assessments payable by Member States for 2014 and Outstanding amounts due for prior years », 29 November 2013.

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ OACI, A36-31, « Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions) », OACI Doc 10022. En outre, la contribution minimale des États est fixée à 0,06 pourcent.

2. Le Conseil

2.1 Généralités

Le Conseil de l'OACI⁹⁰ est composé de trente-six États parties à la Convention de Chicago qui sont élus lors de chaque Assemblée.⁹¹ Il s'agit de l'instance exécutive permanente de l'OACI et elle est redevable face à l'Assemblée.⁹² Afin d'assurer une représentation adéquate, le Conseil de l'OACI est divisé en trois parties.⁹³ La première partie se compose de onze sièges et représente les États d'importance majeure dans le transport aérien.⁹⁴ La seconde partie est destinée aux États, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale et est composée de douze sièges.⁹⁵ Enfin, la troisième partie est dévolue aux États, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde et se compose de treize sièges.⁹⁶

⁹⁰ OACI, A38-WP/2. Sur le Conseil de l'OACI voir Buergethal, *supra* note 16 aux pp 8 et s; Milde, *supra* note 15 aux pp 149 et s; Weber, *supra* note 15 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 Mankiewick, « Méthodes de travail du Conseil et Haute direction de l'O.A.C.I. » (1956) 2 AFDI 650.

⁹¹ Article 50 a), Convention de Chicago. Le nombre de sièges sur le Conseil a été modifié à plusieurs occasions depuis 1947. À cet effet, la version actuelle de l'article 50 a) de la Convention de Chicago a été adoptée lors de la 28e session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 26 octobre 1990 et entrée en vigueur le 28 novembre 2002. Sur les différents amendements de l'article 50 a) de la Convention de Chicago, voir René H Mankiewick: « Augmentation du nombre des membres du Conseil de l'O.A.C.I. » (1961) 7 AFDI 445; « Organisation de l'aviation civile internationale La 21e Session de l'Assemblée » (1974) 20 AFDI 637, à la p 637; Ludwig Weber et Arie Jakob, « Activities of the International Civil Aviation Organization in 2002/2003 » (2003) 38 Ann Air & Sp L 397, à la p 402.

⁹² Weber, *supra* note 15 à la p 34, para 63.

⁹³ Article 50 b), Convention de Chicago. Voir René H Mankiewick, « Mode d'élection du Conseil – L'interprétation de l'art 50 de la Convention de Chicago » (1956) 2 AFDI 646; « Mode d'élection et composition du Conseil Interprétation de l'article 50 de la Convention de Chicago » (1959) 5 AFDI 549 et « L'Organisation de l'aviation civile internationale » (1962) 8 AFDI 675.

⁹⁴ Article 50 b), Convention de Chicago.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

2.2 La présence européenne au Conseil

Historiquement, environ huit États membres de la CEAC réussissent, à chaque Assemblée, à se faire élire au Conseil.⁹⁷ Ce nombre n'est pas fixe ou encore déterminé officiellement par la Convention de Chicago. Il résulte possiblement du jeu diplomatique et des tractations effectuées par chacun des grands groupes de représentation régionaux. À cet effet, mentionnons que les États membres de la CLAC et de la CAFAC détiennent respectivement huit et six sièges au Conseil. Néanmoins, entre 1947 et 1973, il est arrivé à quelques occasions que neuf ou même dix sièges soient détenus par des pays européens qui sont aujourd'hui membres de la CEAC.⁹⁸ Ainsi, selon les dispositions de la Convention de Chicago, ce ne sont pas tous les États qui peuvent aspirer à être élus au Conseil. Les États européens élus dans la première partie du Conseil sont l'Allemagne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni.⁹⁹ Dans la seconde partie, l'Espagne, ainsi qu'un représentant du groupe ABIS ainsi et un représentant du groupe NORDICAO réussissent à obtenir un siège.¹⁰⁰ Enfin, un membre du groupe de rotation d'Europe centrale réussit généralement à être élu dans la troisième partie du Conseil.¹⁰¹

⁹⁷ Ces données ont été comptabilisées à partir des documents suivants : OACI, A38-WP2, Annexe A; OACI, Communiqué de presse, « L'Assemblée de l'OACI élit un nouveau Conseil pour un mandat de trois ans », en ligne: <<http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.35.13.fr.pdf> > et OACI, Doc 9415 à la p 133. La Tchécoslovaquie et la Yougoslavie ont été incluses dans les calculs.

⁹⁸ Il s'agit des mandats du Conseil débutant respectivement en 1947, 1951, 1953, 1956, 1965 et 1973. Il faut cependant noter que la CEAC a été créée seulement à partir de 1955 et qu'elle ne comptait pas tous les membres qu'elle a aujourd'hui.

⁹⁹ OACI, A38-WP2, Annexe A.

¹⁰⁰ *Ibid.* Les groupes de rotation à l'OACI feront l'objet de plus de précisions dans la section C du présent titre.

¹⁰¹ *Ibid.*

2.3 Les effets des élargissements du Conseil

Par le passé, l'OACI a élargi à quelques reprises la taille de son Conseil notamment en raison du « démantèlement » des empires coloniaux.¹⁰² Ainsi, lors de la première élection du Conseil en 1947, les États européens détenaient un peu plus de 40 pourcent des sièges. Cette proportion n'a fait que diminuer au fil des ans. À cet effet, les États membres de la CEAC ne représentent aujourd'hui qu'un peu plus de 22 pourcent des sièges au Conseil. Le tableau ci-dessous illustre la proportion des sièges détenus au Conseil par des pays européens depuis les débuts de l'OACI.

Nombre total de sièges au Conseil (Années)	21 (1947-1962)	27 (1962-1973)	30 (1973-1980)	33 (1980-2003)	36 (Depuis 2003)
Moyenne du nombre total de sièges obtenus lors des élections du Conseil	8,8	8,25	8,33	8	8
Pourcentage (%) de la représentation européenne au Conseil	41,9%	30,5%	27,7%	24,2%	22,2%

Ainsi, malgré les augmentations du nombre de sièges au Conseil, les États européens n'ont pas réussi à augmenter leur représentativité dans cette instance. De plus, il est possible d'affirmer qu'à chaque fois où l'article 50 de la Convention de Chicago a fait l'objet d'un amendement, la représentation européenne n'a fait que diminuer au Conseil. Plus récemment, certains États ont manifesté leur appui à un nouvel élargissement du Conseil afin de prendre en

¹⁰² Milde, *supra* note 15 à la p 217.

¹⁰³ Ces données ont été comptabilisées à partir des documents suivants : Annexe A, OACI, A38-WP2; OACI, Communiqué de presse, « L'Assemblée de l'OACI élit un nouveau Conseil pour un mandat de trois ans », en ligne: OACI <<http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.35.13.fr.pdf>> et OACI, Doc 9415 à la p 133. La Turquie, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie ont été incluses dans les présentes statistiques.

considération la réalité économique contemporaine du transport aérien.¹⁰⁴ La dernière proposition sur ce sujet a été analysée par le Conseil à sa 198^e session en février 2013.¹⁰⁵ En effet, l'Arabie Saoudite avait alors suggéré d'augmenter le nombre de sièges au Conseil de trente-six à trente-neuf.¹⁰⁶ Le Conseil n'a finalement pas recommandé cette proposition et celle-ci n'a pas non plus trouvé de support lors de la 38^e Assemblée.¹⁰⁷ Si une telle proposition venait à se concrétiser dans les prochaines années, il y aurait donc de fortes chances que la représentation européenne au Conseil diminue une fois de plus.

3. La Commission de la Navigation aérienne

3.1 Généralités

La CNA constitue le principal organe à caractère technique de l'OACI.¹⁰⁸ Elle est établie par le Conseil en vertu de l'article 54 e) et du Chapitre X de la Convention de Chicago. Ses principales fonctions sont d'examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux annexes de la Convention de Chicago; d'instituer des sous commissions techniques, auxquelles tout État contractant peut être représenté s'il le désire, ainsi que de donner des 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.¹⁰⁹ Les membres de la CNA sont au nombre de dix-neuf et agissent en leur qualité individuelle d'expert

¹⁰⁴ OACI, A38-WP/17, para 1.2.

¹⁰⁵ OACI, C-DEC 198/9 à la p 4, au para 13.

¹⁰⁶ OACI, A38-WP/17 au para 5.3.

¹⁰⁷ *Ibid*, au para 21.7.

¹⁰⁸ Sur la CNA voir Buerghenthal, *supra* note 16 aux pp 9 et s; Weber, *supra* note 15 à la p 38 et s; Menaghem Sheffy, « 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 et René H Mankiewicz, « Statut de la Commission de la navigation aérienne » (1956) 2 AFDI 659.

¹⁰⁹ Article 57, Convention de Chicago. Voir également Weber, *supra* note 15 à la p 38, para 76

technique ce qui assure leur indépendance.¹¹⁰ Bien qu'en théorie l'indépendance des Commissaires est préservée, ils sont tout de même rattachés à la délégation de leur État d'origine et reçoivent leurs instructions de celui-ci.¹¹¹ Les membres de la CNA sont choisis par le Conseil, suite à leur nomination par leur État d'origine, ayant préalablement obtenu un siège au sein de cette instance.¹¹² Lors de la sélection des candidats, l'accent est mis sur leurs compétences techniques dans le domaine de l'aviation. Leur mandat débute et se termine à chaque Assemblée, soit à la suite de l'élection d'un nouveau Conseil.¹¹³ Le président de la CNA est désigné par le Conseil pour un mandat d'un an¹¹⁴ pouvant être reconduit.¹¹⁵

3.2 La présence européenne à la CNA

Les États membres de la CEAC disposent généralement de six sièges sur dix-neuf à la CNA, ce qui représente un total de 31,6 pourcent du nombre total de sièges. Parmi les six sièges généralement occupés par des États européens, deux sont détenus par des États provenant de groupes de rotation européens soit ABIS et NORDICAO.¹¹⁶ Les États européens occupent donc une présence à la CNA qui est près de dix pourcent plus élevée qu'au Conseil. Il ne faut peut-être pas être surpris de ce niveau de représentation. En effet, les Commissaires sont avant tout des experts techniques, par conséquent il ne fait pas de doute que le niveau de technicité de l'Europe est possiblement plus élevé que celui de d'autres ensembles régionaux.

¹¹⁰ Voir Weber, *supra* note 15 à la p 39, para 77. À cet effet, mentionnons que dans la Salle de la navigation aérienne, les plaques désignant chaque expert font référence à leur nom et prénom plutôt qu'à leur État d'origine.

¹¹¹ René H Mankiewicz, « L'unification du droit aérien organes et techniques de l'unification du droit aérien (public et privé) » (1970) 16:3 RD McGill 419, à la p 428.

¹¹² Weber, *supra* note 15 à la p 39, para 78.

¹¹³ OACI, State Letter, Réf. : S 5/3-13/54, « Nominations for the Air Navigation Commission », 4 juin 2013.

¹¹⁴ Règle 4, *Règlement intérieur de la Commission de la Navigation aérienne*, OACI, Doc 8229.

¹¹⁵ Weber, *supra* note 15 à la p 39, para 78.

¹¹⁶ OACI, « Commission de la Navigation aérienne », en ligne: OACI <<http://www.icao.int/about-icao/Documents/ANC.pdf>>.

C) Les groupes de rotation européens à l'OACI

1. Généralités

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. Ces groupes sont souvent formés en fonction 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. Ainsi, 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. De plus, la participation à un groupe de rotation permet à de plus petits États d'obtenir un siège au Conseil ou encore à la CNA. En effet, certains États ont compris dès les débuts de l'OACI qu'il était préférable d'être unis afin de réussir à occuper périodiquement un siège à la CNA ou au Conseil. Par conséquent, l'un des objectifs de ces groupes est de désigner l'État qui parmi leurs membres sera nommé en vue de l'élection du Conseil et de la CNA. Ainsi, ces groupes se partagent entre leurs membres les postes de Représentant au Conseil, de Représentant suppléant au Conseil et de Commissaire de la CNA.¹¹⁷ Il y a présentement à l'OACI soixante-seize États qui sont représentés au Conseil par l'entremise d'un représentant issu d'un des dix groupes de rotation.¹¹⁸ Par conséquent, il serait juste de dire que près de la

¹¹⁷ Pour le groupe ABIS voir OACI, A36-WP/241, au para 3.2.1; pour le groupe de régionale d'Europe centrale voir l'article 4, « Memorandum of Understanding on Cooperation and Representation on the Council of the International Civil Aviation Organisation », en ligne:

<http://www.ulc.gov.pl/_download/cerg/memorandum_of_understanding.pdf> [MOU GREC]; pour NORDICAO voir l'article 2.6, « Draft Manual for NORDICAO 2013 » [DM NORDICAO] [non publié, archivé dans les dossiers de l'auteur] et pour le groupe de rotation des Mers Noires et Caspiennes voir le document s'intitulant « Agreed Minutes of the meeting between the representatives of the Civil Aviation Authorities of Azerbaijan, Georgia, Moldova, Turkey and Ukraine held in Istanbul, 10-11 January 2013 » [AM GRMNC] [non publié, archivé dans les dossiers de l'auteur].

¹¹⁸ OACI, A36-WP/241 au para 2.1 et OACI, A38-WP/361 à la p 4. Les groupes de rotation officiellement reconnus à l'OACI sont les suivants: le groupe ABIS (7 États); NORDICAO (7 États); le groupe régional d'Europe centrale (7 États); CARICOM (15 États); le groupe du Nord de l'Afrique et des États du Maghreb (5 États); le groupe

moitié des États contractants à la Convention de Chicago sont représentés au Conseil que ce soit directement ou par l'entremise d'un groupe de rotation. Le fonctionnement interne de chacun de ces groupes est généralement déterminé par l'entremise d'un protocole d'entente.¹¹⁹ Il y a présentement quatre groupes de rotation à l'OACI comprenant des États membres de la CEAC. La manière dont chacun de ces groupes opèrent est relativement similaire et mérite un bref examen.¹²⁰

1.1 La représentation des membres

Les groupes de rotation permettent à leurs membres de coordonner leurs positions et de défendre leurs intérêts communs. Cette coordination peut être faite par l'entremise de réunions à haut niveau pouvant se tenir de manière ponctuelle avec les autorités nationales concernées de chacun des membres du groupe.¹²¹ À l'OACI, les représentants du groupe ont le mandat de faire valoir les intérêts de l'ensemble des membres tout en informant périodiquement lesdites autorités des développements pouvant survenir lors de réunions importantes, notamment les sessions du Conseil ou encore les réunions de la CNA. Les groupes de rotation tiennent donc une délégation permanente à l'OACI qui est financée conjointement par l'ensemble des membres.¹²² Les

d'Amérique centrale (7 États); l'accord de rotation d'Amérique latine (ARS, 6 États); le groupe de rotation Venezuela-Colombie (2 États); la communauté des États en développement du sud de l'Afrique (SADC, 15 États) et le groupe des mers Noires et Caspiennes (5 États). À cela, un onzième groupe devrait officiellement être établi en 2014, composé de dix pays d'Afrique centrale.

¹¹⁹ À titre d'exemple, voir le protocole du groupe régional d'Europe centrale MOU GREC, *supra* note 117.

¹²⁰ Le protocole d'entente interne du groupe de rotation des Mers Noires et Caspiennes n'a pas encore été finalisé, par conséquent cette étude se fonde principalement sur les renseignements contenus dans MOU GREC, *supra* note 117; DM NORDICAO, *supra* note 117 et dans la Note de travail présenté par le groupe ABIS lors de la 36e Assemblée, A36-WP/241.

¹²¹ Pour ABIS voir OACI, A36-WP/241, au para 3.2.2; pour le groupe de rotation d'Europe centrale voir l'article 13, MOU GREC, *supra* note 117; pour NORDICAO voir l'article 6, DM NORDICAO, *supra* note 117.

¹²² Pour ABIS voir OACI, A36-WP/241, au para 3.1; pour le groupe de rotation d'Europe centrale voir l'article 28, MOU GREC, *supra* note 117; pour NORDICAO voir l'article 9, DM NORDICAO, *supra* note 117.

diplomates de passages à l'OACI provenant d'un État du groupe ont accès aux aménagements de la délégation, dans l'hypothèse où leur État ne tiendrait pas déjà une délégation permanente.

1.2 Le mécanisme d'alternance des membres

À chaque Assemblée, une rotation est effectuée parmi les membres du groupe afin de procéder à la nomination d'un État qui sera candidat à l'élection du Conseil.¹²³ Par conséquent, l'État qui sollicitera un mandat à titre de représentant au Conseil aura *de facto* l'appui politique des autres membres du groupe. Un mécanisme semblable existe afin de pourvoir à la nomination du Commissaire de la CNA. L'ordre d'alternance de l'État qui sera candidat au Conseil ou encore Commissaire de la CNA peut donc être déterminé près de vingt ans à l'avance.¹²⁴ De plus, afin d'assurer une continuité au sein de la délégation, il peut arriver que le représentant suppléant au Conseil soit un diplomate provenant d'un autre État membre du groupe, lequel État sera désigné lors de l'Assemblée subséquente afin de se porter candidat pour l'obtention d'un siège au Conseil.¹²⁵ Le Commissaire de la CNA peut également provenir d'un État autre que celui du représentant au Conseil.¹²⁶

¹²³ Pour ABIS voir OACI, A36-WP/241, au para 3.2.1; pour le groupe de rotation d'Europe centrale voir l'article 4, MOU GREC, *supra* note 117; pour NORDICAO voir l'article 2.6, DM NORDICAO, *supra* note 117.

¹²⁴ Voir l'article 2.6, DM NORDICAO, *supra* note 117. L'ordre d'alternance du groupe NORDICAO au Conseil est prévu jusqu'en 2028.

¹²⁵ Pour le groupe de rotation d'Europe centrale voir l'article 25, MOU GREC, *supra* note 117; pour NORDICAO voir l'article 2.7.1, DM NORDICAO, *supra* note 117.

¹²⁶ Voir l'article 2.6, DM NORDICAO, *supra* note 117.

1.3 Les effets des groupes de rotation

Les effets des groupes de rotation pour les membres sont multiples.¹²⁷ En effet, ils permettent de garantir à des États de moindre importance dans le secteur de l'aviation, l'obtention périodique d'un siège au Conseil.¹²⁸ Ils représentent donc un véhicule efficace pour un État souhaitant obtenir un siège dans la deuxième ou la troisième partie du Conseil et qui ne serait pas en mesure d'y parvenir autrement.¹²⁹ Par ailleurs, certains auteurs sont d'avis que lorsqu'un groupe régional choisit lui-même l'État qui sera à même de le représenter dans l'instance non-plénière d'une organisation, comme le Conseil de l'OACI, cela peut avoir pour effet de maintenir la confiance et la participation de ces dits États dans les travaux de l'organisation.¹³⁰ En étant partie à un groupe, des États de moindre importance dans le domaine de l'aviation peuvent être perçus comme ayant un poids plus important à l'OACI, notamment en raison de la contribution financière totale de l'ensemble des membres du groupe au budget régulier de l'Organisation.¹³¹ Or, d'un autre côté, certains auteurs ayant mené une étude sur ces

¹²⁷ Les groupes de rotation régionaux ne sont pas propre à l'OACI, en effet il s'agit d'un véhicule utilisé aussi dans d'autres organisations onusiennes. Voir à cet effet : Henry G Schermers et Niels M Blokker, *International Institutional Law: Unity within Diversity*, 5e éd, Boston/ Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011 aux pp 224 et s; Stefan Talmon, « Participation of UN Member States in the Work of the Organization: A Multicultural Alternative to Present-Day Regionalism ? », dans Sienho Yee et Jacques-Yvan Morin, dir, *Multiculturalism and International Law Essays in Honour of Edward McWhinney*, Boston/Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009 aux pp 239-76.

¹²⁸ Ministry of Foreign Affairs of the Czech Republic, *Report on the Foreign Policy of the Czech Republic between January 2006 and December 2006*, Prague, Ministry of Foreign Affairs of the Czech Republic, 2007 aux pp 104-05.

¹²⁹ L'accès à une instance non-plénière dans une organisation internationale peut être laborieux pour les pays de moindre importance. À cet effet, un auteur observait déjà en 1974 que l'accès au Conseil de l'OACI était souvent très limité. Par conséquent, les groupes de rotation sont donc peut-être un moyen efficace de palier à cette difficulté. Voir Jan Kolasa, « 'One State – One' Rule in International Universal Organizations » (1974) 6 Polish YB Intl'l L 215, 235.

¹³⁰ Henry G Schermers et Niels M Blokker, *International Institutional Law: Unity within Diversity*, 5e éd, Boston/ Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011 à la p 236, para 293.

¹³¹ Le groupe ABIS avait justement souhaité que ce facteur soit pris en considération par les autres États à l'OACI au moment d'apprécier l'importance de ces groupes et leur poids à l'OACI. Voir OACI, A36-WP/241, para 4.4 et le Rapport, OACI, A36-WP/368, para 23.7.

groupes dans d'autres organisations ont relevé que la trop grande cohésion et l'influence de l'un de ces groupes peuvent conduire à des tensions au sein de l'organisation en question.¹³²

2. Applications

Les groupes de rotation comprenant des États membres de la CEAC sont à l'OACI au nombre de quatre et représentent vingt-six États. Certains de ces groupes sont à la fois composés d'États membres de l'UE et d'États tiers. Par conséquent, une brève description sur chacun d'entre eux s'avère appropriée.

2.1 NORDICAO

Le Danemark, la Suède et la Norvège ont été parmi les États fondateurs de l'OACI. Ils étaient également les premiers États à établir dès 1945 un groupe de rotation dénommé SCANDICAO.¹³³ L'objectif était alors d'accroître leur influence dans le processus décisionnel à l'OACI. Suite à l'adhésion de la Finlande en 1976, le groupe a alors modifié sa dénomination pour NORDICAO.¹³⁴ L'Islande a joint le groupe en 1982, suivie par la Lettonie et l'Estonie en décembre 2013.¹³⁵ Le plan d'alternance pour le Représentant au Conseil, son suppléant ainsi que pour le Commissaire de la CNA est présentement établi jusqu'en 2028,¹³⁶ cette alternance n'inclut cependant pas des représentants de la Lettonie ni de l'Estonie.¹³⁷ Ce groupe détient un

¹³² Henry G Schermers et Niels M Blokker, *International Institutional Law: Unity within Diversity*, 5e éd, Boston/Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011 à la p 232, para 284.

¹³³ NORDICAO, en ligne: NORDICAO <<http://www.nordicao.org/history>>.

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ NORDICAO, en ligne: NORDICAO <<http://www.nordicao.org/history>>.

¹³⁶ Article 2.6, DM NORDICAO, *supra* note 117.

¹³⁷ Article 2.2, DM NORDICAO, *supra* note 117.

siège à la CNA pour le mandat débutant en 2013.¹³⁸ Pour le mandat 2013 à 2016, le représentant au Conseil est issu de la Norvège, soit un État qui n'est pas membre de l'UE. Cette situation ne semble pas poser de difficultés notamment en ce qui a trait à la coordination des réunions de travail avec les autres États membres de l'UE. Le Représentant de la Norvège est donc invité à participer à la coordination avec le Suppléant provenant de la Suède. Enfin, la contribution financière des membres du groupe NORDICAO représentait 2,55 pourcent du budget total régulier de l'OACI pour l'année 2014.¹³⁹

2.2 Le groupe ABIS

Le groupe ABIS représente les autorités aéronautiques civiles de l'Autriche, la Belgique, l'Irlande, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Portugal et la Suisse.¹⁴⁰ Le groupe a initialement été fondé en 1980 par la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Suisse et se nommait à l'époque le groupe ABS, avant de prendre la dénomination ABIS en 1997.¹⁴¹ L'Autriche a rejoint le groupe en 1983, l'Irlande en 1997 et subséquemment le Portugal en 2008.¹⁴² Ce groupe détient un siège à l'ANC pour le mandat débutant en 2013.¹⁴³ La contribution financière des membres de ce groupe représentait 5,36 pourcent du budget total régulier de l'OACI pour l'année 2014, ce qui représente la cinquième contribution en importance devant la France et le Royaume-Uni.¹⁴⁴

¹³⁸ OACI, « Commission de la Navigation aérienne », en ligne: OACI <<http://www.icao.int/about-icao/Documents/ANC.pdf>>.

¹³⁹ OACI, Lettre, Ref. A 1/8-13/79, « Assessments payable by Member States for 2014 and Outstanding amounts due for prior years », 29 November 2013.

¹⁴⁰ Le groupe ABIS, en ligne: ABIS <<http://www.abisgroup.org/about-us>>.

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² OACI, Annexe A, A36-WP/241.

¹⁴³ OACI, « Commission de la Navigation aérienne », en ligne: OACI <<http://www.icao.int/about-icao/Documents/ANC.pdf>>.

¹⁴⁴ OACI, Lettre, Ref. A 1/8-13/79, « Assessments payable by Member States for 2014 and Outstanding amounts due for prior years », 29 November 2013.

2.3 Le groupe régional d'Europe centrale

Le groupe régional d'Europe centrale¹⁴⁵ représente les autorités aéronautiques civiles de la République Tchèque, la Hongrie, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie, la Bulgarie et la Pologne.¹⁴⁶ Le groupe avait initialement été créé par quatre États par le biais d'un protocole d'entente en date du 3 novembre 1993.¹⁴⁷ La Slovénie a rejoint le groupe en 2002, suivie par la Bulgarie et la Pologne en 2009.¹⁴⁸ Pour le mandat débutant en 2013, il n'y a pas de représentant de ce groupe siégeant à titre de Commissaire à la CNA.¹⁴⁹ La contribution financière de ce groupe représente 1,64 pourcent du budget total régulier de l'OACI.¹⁵⁰

2.4 Le groupe de rotation des mers Noires et Caspiennes

Le groupe de rotation des mers Noires et Caspiennes est composé de l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la République de Moldavie, la Turquie et l'Ukraine.¹⁵¹ Le groupe a été établi en janvier 2013 suivant la rencontre des autorités aéronautiques de chacun de ces États à Istanbul.¹⁵² La Turquie est le seul État du groupe ayant réussi à obtenir un siège sur le Conseil soit de 1947 à 1950.¹⁵³ À cet effet, la Turquie a obtenu le support de la CEAC en vue de se présenter comme candidate pour l'obtention d'un siège au Conseil lors de la 39^e Assemblée de l'OACI qui se

¹⁴⁵ MOU GREC, *supra* note 117. Voir également Malgorzata Polkowska, « Poland in the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) » (2014) 63:1 ZLW 74, 81.

¹⁴⁶ *Whereas*, MOU GREC, *supra* note 117.

¹⁴⁷ *Ibid.*

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ OACI, « Commission de la Navigation aérienne », en ligne: OACI <<http://www.icao.int/about-icao/Documents/ANC.pdf>>.

¹⁵⁰ OACI, Lettre, Ref. A 1/8-13/79, « Assessments payable by Member States for 2014 and Outstanding amounts due for prior years », 29 November 2013.

¹⁵¹ AM GRMNC, *supra* note 117.

¹⁵² *Ibid.*

¹⁵³ Annexe A, OACI, A38-WP2; OACI, Communiqué de presse, « L'Assemblée de l'OACI élit un nouveau Conseil pour un mandat de trois ans », en ligne: OACI <<http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.35.13.fr.pdf>> et OACI, Doc 9415 à la p 133.

déroulera en 2016.¹⁵⁴ Ainsi, advenant cette candidature, un État ou un groupe de rotation membre de la CEAC et siégeant actuellement au Conseil ne sera pas en mesure d’avoir l’appui de la Conférence. En outre, aucun des membres de ce groupe ne siège à l’ANC pour le mandat débutant en 2013, la Turquie n’ayant pas réussi à se faire élire à cette occasion.¹⁵⁵ Enfin, la contribution financière du groupe représente 1,61 pourcent du budget total régulier de l’OACI.¹⁵⁶

D) Conclusion

La CEAC permet donc aux représentants des différents États membres de coordonner leurs positions régionales et de discuter des différentes politiques communes à adopter dans les instances comme l’OACI. Ainsi, les grandes politiques de l’UE dans le secteur de l’aviation s’inscrivent donc dans un contexte régional beaucoup plus large et ne se limitent pas à ses vingt-huit États membres. Par exemple, les États européens candidats à l’élection du Conseil de l’OACI sont déterminés à la CEAC. À cet effet, la CEAC peut même s’entendre avec d’autres organisations comme la CLAC ou la CAFAC afin de négocier un appui réciproque des membres que chaque organisation régionale présentera lors de l’élection du Conseil de l’OACI. Cependant, ce ne sont pas tous les membres de la CEAC qui réussissent à obtenir un siège au Conseil ou encore à la CNA. Avec l’importance grandissante de certains États dans le domaine du transport aérien, notamment la Turquie, il est à penser que cette situation ne pourra perdurer continuellement. Ainsi, l’accès au Conseil ou encore à la CNA pourrait devenir pour certains

¹⁵⁴ Délégation de la Turquie à l’OACI, « Statement of the Government of Turkey at the 38th Session of the Assembly », 1 Octobre 2010, en ligne: OACI <<http://icao.pr.mfa.gov.tr/ShowSpeech.aspx?ID=4947>>.

¹⁵⁵ Commission de la Navigation aérienne, en ligne : <<http://www.icao.int/about-icao/Documents/ANC.pdf>>.

¹⁵⁶ OACI, Lettre, Ref. A 1/8-13/79, « Assessments payable by Member States for 2014 and Outstanding amounts due for prior years », 29 November 2013.

États membres de la CEAC un enjeu important pouvant même susciter des tensions politiques au sein de cette Conférence.

Dans tous les cas, l'établissement du groupe de rotation des mers Noires et Caspiennes aura certainement comme effet de modifier la présence européenne au Conseil. Ainsi, dans l'hypothèse où la CEAC allait de l'avant avec son appui à la Turquie lors de la prochaine élection du Conseil en 2016, tout en maintenant à huit le nombre de candidats qu'elle présente, il est à penser que l'un des membres européens actuels du Conseil en sera exclu. Considérant l'importance de l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni en matière de transport aérien, il serait peu probable que la CEAC ne recommande pas leurs nominations. De plus, il serait difficile également d'exclure la représentation d'un membre de NORDICAO, du groupe ABIS ou encore du groupe régional d'Europe centrale. En effet, ces groupes représentent déjà plusieurs États et leur unification au sein d'un groupe de rotation font d'eux des représentants régionaux incontournables¹⁵⁷ et d'importants contributeurs au budget régulier de l'OACI.

Par conséquent, si la CEAC maintient sa position et propose la nomination de la Turquie à l'élection au Conseil, l'Espagne ou peut-être même l'Italie pourrait vraisemblablement ne pas faire l'objet d'une recommandation de la part de la CEAC. Dans l'éventualité où un tel scénario devait se produire, l'Espagne et l'Italie devrait sans doute songer à créer leur propre groupe de rotation. Ainsi, un groupe de rotation nord-méditerranéen pourrait voir le jour et pourrait peut-être même inclure la Grèce, considérant sa présence importante à l'OACI depuis de nombreuses années.

¹⁵⁷ Il ne faut pas perdre de vue que l'article 50b) de la Convention de Chicago est à l'effet que la troisième Partie du Conseil doit être formée de membres assurant la représentation de « toutes les grandes régions géographique ».

Enfin, les groupes de rotation au Conseil ne font pas l'objet d'un règlement ou encore d'une résolution à l'OACI. Il serait sans doute souhaitable qu'à terme, le Secrétariat de l'OACI, par le biais de sa Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, prépare une étude sur le sujet afin de déterminer plus spécifiquement leur statut juridique, leur efficacité, ainsi que la portée de leur reconnaissance dans l'Organisation.

TITRE 3 - LA RECONNAISSANCE DE L'UE À L'OACI ET DANS LES INSTRUMENTS MULTILATÉRAUX SPÉCIFIQUES DE DROIT AÉRIEN

La reconnaissance de l'UE à l'OACI ainsi que dans les principaux instruments multilatéraux spécifiques de droit aérien a évolué au fil des ans, plus spécifiquement depuis 1988. Ainsi, avec le développement graduel de la compétence de l'UE dans le secteur de l'aviation civile internationale, son besoin d'être représentée adéquatement dans ce domaine a progressé de manière parallèle. Ce titre a donc pour objectif de présenter l'évolution du statut de l'UE à l'OACI. De plus, la présence de l'UE à l'OACI est indissociable de l'évolution de sa participation dans les différents instruments multilatéraux spécifiques de droit aérien. Ainsi, nous examinerons la participation de l'UE dans certaines conventions internationales de droit aérien.

A) La reconnaissance de l'UE à l'OACI

1. Généralités

La problématique de la représentation de l'UE à l'OACI¹⁵⁸ n'est pas unique dans les organisations internationales qu'elles soient onusienne ou non.¹⁵⁹ En effet, depuis plusieurs

¹⁵⁸ Loewenstein, *supra* note 24 aux pp 144 ss; Ducrest, *supra* note 24 aux pp 239 et s; Grard, *supra* note 74 aux pp 513-15, PPC Haanappel, « The Future Relations between EEC Institutions and International Organizations Working in the Field of Civil Aviation » (1990) 15:5/6 Air Law 317 [Haanappel]; Armand de Mestral et Harold Bashor,

décennies l'UE cherche à obtenir une meilleure représentation dans les organisations traitant de matières spécifiques pouvant relever de l'une de ses compétences.¹⁶⁰ Par exemple, la Commission avait entamé dès 1958 des démarches afin de faire reconnaître l'UE à l'Assemblée générale des Nations Unies.¹⁶¹ Ces démarches ont porté leurs fruits en 1974¹⁶² lorsque l'UE s'est fait octroyer un statut d'observateur auprès de l'instance plénière de l'ONU.

1.1 Les démarches de 1988

La reconnaissance de l'UE à l'OACI a évolué de manière graduelle au fil des dernières décennies. Ainsi, en mars 1988 la Commission européenne faisait parvenir au Conseil européen une communication concernant les relations de l'UE avec l'OACI.¹⁶³ Suite à la publication de cette communication, M. Jacques Delors, qui était à l'époque président de la Commission européenne avait fait parvenir une lettre en date du 12 avril 1988 demandant à Dr. Assad Kotaite, alors président du Conseil de l'OACI, que l'Union européenne obtienne une invitation

« International Relationship and Context », dans *The McGill/Concordia Report on International Aviation Policy for Canada*, Montréal, McGill University – Institute of Air and Space Law, Concordia University – John Molson School of Business, 2005, 205, aux pp 222-23 [de Mestral et Bashor]; et Ludwig Weber, « Convention on International Civil Aviation – 60 years » (2004) 53 ZLW 289, 308-09.

¹⁵⁹ Rachel Frid, *The Relations between the EC and International Organisations*, La Haye, Kluwer Law International, 1995 [Frid]; Knud Erik Jørgensen, dir, *The European Union and International Organizations*, New York, Routledge, 2009, Dominic McGoldrick, *International Relations Law of the European Union*, Londres, Longman, 1997, Jean-Paul Jacqué, « La participation de la Communauté Économique Européenne aux organisations internationales universelles » (1975) 21 AFDI 924 et s, Jean Wouters, Jed Odermatt et Thomas Ramopoulos, « The EU in the World of International Organizations : Diplomatic Aspirations, Legal Hurdles and Political Realities », Working Paper No. 121 – September 2013, Leuven Centre for Global Governance Studies, Katholieke Universiteit Leuven, en ligne : <<http://goo.gl/mK0OL3>> [Wouters, Odermatt et Ramopoulos].

¹⁶⁰ Voir à cet effet la Partie II du présent mémoire traitant spécifiquement de cette matière.

¹⁶¹ Jean-Paul Jacqué, « La participation de la Communauté Économique Européenne aux organisations internationales universelles » (1975) 21 AFDI 924.

¹⁶² *Statut de la Communauté économique européenne auprès de l'Assemblée générale*, 2266 séance plén, Doc off NU AG/Res/3208, (11 octobre 1974). Voir également : *Participation de l'Union européenne aux travaux de l'Organisation des Nations Unies*, Doc off AG NU, A/RES/65/276, (3 mai 2011).

¹⁶³ CE, SEC(88) 341, mars 1988, cité dans SEC/2002/0381, *supra* note 10.

permanente afin de participer à titre d'observateur aux réunions de l'OACI.¹⁶⁴ Suite à un échange de lettres, Dr. Assad Kotaite informa la Commission le 28 février 1989¹⁶⁵ que le Conseil de l'OACI avait décidé d'inclure l'UE dans la liste des organisations susceptibles d'assister aux réunions de l'OACI pouvant les concerner considérant que le statut d'observateur permanent n'est pas prévu par la Convention de Chicago.¹⁶⁶ Cette manière de procéder permet à l'OACI de conserver une grande souplesse ainsi qu'un caractère non-officiel dans ses relations avec d'autres organisations internationales.¹⁶⁷

Cette décision du Conseil visait donc la participation de la Commission européenne aux travaux de l'OACI. Cependant, la Commission a pour sa part toujours fait référence à la participation de la Communauté représenté par la Commission ou encore elle faisait référence à la « délégation de la Communauté européenne » dans ses lettres de demandes d'accréditations destinées à l'OACI.¹⁶⁸ Ainsi, dès 1989 la présence de la Commission sur cette liste lui permettait d'assister aux diverses réunions des organes de l'OACI, ainsi qu'à certaines réunions de groupes d'experts. Cependant elle ne disposait toujours pas du droit de vote ou encore de la possibilité de pouvoir négocier des accords.¹⁶⁹

¹⁶⁴ Annexe III, SEC/2002/0381, *supra* note 10.

¹⁶⁵ Voir à cet effet l'échange de lettres du 21 novembre 1988 et du 28 février 1989 entre Jacques Delors et Dr. Assad Kotaite dans Relations des Communautés européennes, *supra* note 75 aux pp 136 et s.

¹⁶⁶ Annexe III, SEC/2002/0381, *supra* note 10. Voir également: Gard, *supra* note 74 à la p 513.

¹⁶⁷ Annexe III, SEC/2002/0381, *supra* note 10.

¹⁶⁸ *Ibid.*

¹⁶⁹ *Ibid.* Voir également Ducrest, *supra* note 24 à la p 271.

1.2 Les recommandations de la Commission de 2002

La publication en 2001 d'un Livre blanc intitulé « Politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »¹⁷⁰ par la Commission a marqué un point tournant relativement à la présence de l'UE à l'OACI. En effet, considérant l'acquis législatif développé par l'UE dans le domaine du transport aérien au cours des années 1990, la Commission était d'avis qu'elle devait accroître son niveau de représentation à l'OACI.¹⁷¹ Par exemple, en plus de certains domaines qui étaient dévolus depuis longtemps à l'UE, comme les douanes ou encore le fonctionnement du marché des transports aériens, la Commission estimait que l'UE était compétente dans d'importantes matières qui sont traitées à l'OACI, notamment la protection de l'environnement, l'accès au marché, les systèmes informatisés de réservation, la gestion du trafic aérien, la navigabilité par satellite, ainsi que la sûreté et la sécurité des transports aériens.¹⁷² Dans ce dit Livre blanc, la Commission observait qu' :

« [i]l est paradoxal que l'Union européenne, première puissance commerciale du monde et faisant une grande partie de son commerce en dehors de l'Union européenne, pèse aussi peu dans l'adoption des règles internationales qui, pour l'essentiel, régulent les transports. Cela tient à son exclusion en tant qu'Union européenne de la plupart des organisations intergouvernementales où elle ne dispose que du strapontin d'observateur. Il convient de remédier rapidement à cette situation par l'adhésion de la Communauté aux organisations intergouvernementales régissant les transports pour que la trentaine de membres de l'Union élargie non seulement parle d'une seule voix mais surtout puisse infléchir les activités de ces organisations en promouvant un système de transport international prenant en compte les impératifs du développement durable. »¹⁷³

Suite à la publication du Livre blanc de 2001, la Commission a présenté au Conseil européen un document visant à l'autoriser à ouvrir et à conduire des négociations avec l'OACI,

¹⁷⁰ CE, *Livre blanc, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, COM(2001) 370, Bruxelles, 12 septembre 2001.

¹⁷¹ SEC/2002/0381, *supra* note 10 à la n 10.

¹⁷² *Ibid.*

¹⁷³ CE, *Livre blanc, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, COM(2001) 370, Bruxelles, 12 septembre 2001 aux pp 19 et 20.

relativement aux conditions et aux modalités d'adhésion de l'UE dans cette organisation.¹⁷⁴ Dans ce document, une série de problèmes ainsi que des solutions potentielles avaient été identifiés relativement au statut qu'occupait à l'époque l'UE à l'OACI.

1.2.1 Les difficultés du modèle de représentation

L'un des problèmes identifiés était que l'inefficacité pour l'UE d'être pouvait seulement être invitée à assister à titre d'observateur à des réunions de diverses instances de l'OACI sur une base *ad hoc*.¹⁷⁵ Ce statut ne lui permettait pas d'être autorisée à négocier ou à conclure des accords en plus de ne pas pouvoir bénéficier d'un droit de vote.¹⁷⁶ De plus, l'UE ne recevait pas les informations sur les activités courantes du Conseil de l'OACI ou encore de la CNA.¹⁷⁷ Cet état de fait posait pour la Commission un « problème grave », considérant notamment l'importance des décisions qui se prennent dans ces deux instances entre chaque Assemblée triennale.¹⁷⁸ En outre, la Commission déplorait que les notes de travail du Conseil et de la CNA ne soient accessibles que quelques jours avant les séances et que celles-ci ne soient pas communiquées aux observateurs.¹⁷⁹ Cela avait comme effet de compliquer la coordination entre la Commission et les États membres.¹⁸⁰ Enfin, sur le fonctionnement de cette dite coordination, la Commission était d'avis qu'il fallait que celle-ci fasse l'objet d'une modernisation afin de la rendre plus efficace.¹⁸¹

¹⁷⁴ SEC/2002/0381, *supra* note 10.

¹⁷⁵ *Ibid.*, au para 4.1.

¹⁷⁶ *Ibid.*

¹⁷⁷ *Ibid.*

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ *Ibid.*

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ *Ibid.* En effet, la procédure de consultation avait été mise en place en 1979 par le biais de la *Décision du Conseil du 20 décembre 1979 instituant une procédure de consultation en ce qui concerne les relations entre États membres*

1.2.2 Les propositions de solutions de la Commission

Ainsi, vu les difficultés associées au statut de l'UE à l'OACI, il était devenu impératif qu'elle renforce sa position à l'OACI afin qu'elle puisse « [v]eiller à la conformité des initiatives prises au sein de l'OACI avec les obligations communautaires et de garantir la cohérence de la position communautaire ». ¹⁸² À cet effet, la Commission avait proposé une démarche en deux parties, soit l'amendement de la Convention de Chicago et, à titre transitoire, l'obtention d'un statut d'observateur permanent.

Tel que mentionné précédemment, la Convention de Chicago ne permet que l'adhésion d'États souverains. ¹⁸³ C'est pourquoi, dans ses recommandations de 2002 au Conseil, la Commission souhaitait que soit négocié un amendement à la Convention de Chicago permettant à l'UE de devenir membre de l'OACI, sur un pied d'égalité avec ses États membres. ¹⁸⁴ Ce statut aurait permis à l'UE de pouvoir participer aux négociations et aux réunions de la même manière que ses États membres. ¹⁸⁵ L'UE souhaitait également disposer d'un nombre de voix équivalent à celui de ses États membres qui sont représentés à l'OACI lorsque ceux-ci étaient liés par la compétence externe de l'UE. De plus, advenant son adhésion à l'OACI, l'UE n'aurait pas souhaité verser de contribution financière au budget régulier de l'Organisation. ¹⁸⁶ Par ailleurs, la Commission souhaitait que l'UE puisse être admise à adhérer à tous les instruments internationaux de droit aérien qui seraient éventuellement négociés. ¹⁸⁷ Enfin, la Commission,

et pays tiers dans le domaine des transports aériens ainsi que les actions relatives à ce domaine au sein des organisations internationales, [1979] JO, L 18/24.

¹⁸² Voir l'introduction de la section intitulée « Recommandation de la Commission au Conseil », SEC/2002/0381, *supra* note 10.

¹⁸³ Voir la Partie I, Titre 1 du présent mémoire.

¹⁸⁴ Voir la section « Annexe – Directives de négociation – Annexe 3 », SEC/2002/0381, *supra* note 10.

¹⁸⁵ *Ibid.*

¹⁸⁶ *Ibid.*

¹⁸⁷ *Ibid.* Cet objectif a été partiellement atteint voir la section B du présent titre.

dans ses recommandations, souhaitait que la clause¹⁸⁸ permettant à l'UE d'être partie à la Convention de Chicago soit insérée à l'endroit le plus approprié qui lui garantirait la plus grande sécurité juridique possible.

La Commission souhaitait donc un amendement à la Convention de Chicago qui aurait permis aux Organisations régionales d'intégration économique de pouvoir devenir partie à cette Convention. Cependant, elle était bien consciente qu'un amendement à la Convention de Chicago serait un long processus pouvant prendre plusieurs années. En effet, un amendement semblable requerrait les deux tiers du nombre de sièges à l'Assemblée.¹⁸⁹ Par conséquent, elle a également recommandé la mise en place de mesures transitoires, soit la négociation d'un statut d'observateur permanent. Or, le statut d'observateur permanent n'existant pas à l'OACI,¹⁹⁰ un aménagement de travail respectant le cadre de la Convention de Chicago a donc été élaboré.

2. La représentation actuelle de l'UE à l'OACI

Considérant les difficultés que poserait la négociation d'un amendement à la Convention de Chicago, ainsi que ses faibles possibilités de succès à court terme, l'UE a tout de même souhaité affirmer davantage sa présence à l'OACI. Pour y parvenir, elle a misé sur une représentation institutionnelle permanente. À cet effet, en septembre 2005, la Commission européenne a ouvert un Bureau à Montréal afin de coordonner ses relations avec l'OACI.¹⁹¹

¹⁸⁸ Le modèle de clause à laquelle il était fait référence était celle insérée à l'article 2 de l'*Acte constitutif* de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture. Nous aborderons plus spécifiquement ce sujet dans la Partie I, Titre 3, B) du présent mémoire.

¹⁸⁹ Article 94 a), Convention de Chicago.

¹⁹⁰ Dans ses recommandations de 2002, la Commission estimait cependant que dans les faits, l'Association internationale du transport aérien (IATA) disposait de manière non-officielle d'un statut d'observateur permanent. Voir Annexe III, SEC/2002/0381, *supra* note 10.

¹⁹¹ CE, « Délégation de l'Union européenne au Canada », en ligne : Europa <http://eeas.europa.eu/delegations/canada/about_us/eu_icao/index_fr.htm>. Les bureaux de la représentation de l'UE sont présentement situés dans un édifice adjacent à la Maison de l'OACI à Montréal. À cet effet, le Président

Ledit bureau fait partie intégrante de la structure organisationnelle de la délégation de l'UE à Ottawa.¹⁹² Il est composée d'un chef de bureau qui est un diplomate de la Commission européenne ainsi que d'un représentant de l'AESA. Le rôle principal de ce bureau est d'assurer une coordination effective des positions européennes à l'OACI. Pour y parvenir, des réunions de coordination précèdent les réunions présentant un intérêt pour l'UE. Lors de cette coordination, les discussions peuvent porter sur la stratégie à adopter relativement à la présentation de Notes de travail par les États membres, ou encore l'État qui s'exprimera sur un sujet particulier lors d'une session d'une instance quelconque de l'OACI. Par ailleurs, ces réunions de coordination peuvent permettre la concertation des États membres de l'UE sur des questions de nature politique pouvant avoir un lien avec l'OACI.

Cependant, puisque l'UE détient un statut d'observateur ponctuel dans les réunions qui la concernent, l'État membre qui intervient en son nom est l'État détenant la Présidence de l'UE durant l'année en cours et occupant un siège au Conseil de l'OACI.¹⁹³ Par conséquent ce dit État est donc appelé à représenter l'UE sur des questions précises. Dans l'hypothèse où un dossier sensible pouvait affecter l'UE, le Président du Conseil de l'OACI s'adresserait directement à cet État tout en invitant le représentant permanent de la Commission européenne à l'OACI.

du Conseil de l'époque, Dr. Kotaite, avait indiqué dans une lettre en date du 27 octobre 2004 à l'attention de Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission européenne, que du point de vue de l'OACI, il ne semblait pas y avoir d'obstacles juridiques à la mise sur pied d'un tel bureau. Voir à cet effet la reproduction de la lettre de Dr. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI à l'attention de Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission européenne, 27 octobre 2004, Wikileaks, « EU additionality at ICAO : EC Efforts to obtain Observer Status », en ligne : Wikileaks <https://www.wikileaks.org/plusd/cables/04MONTREAL1464_a.html>.

¹⁹² *Ibid.*

¹⁹³ Par exemple pour l'année 2014, la Grèce détient la présidence de l'UE pour les six premiers mois. Cependant, elle n'est pas membre du Conseil de l'OACI. Néanmoins, comme l'Italie assumera la présidence de l'UE dans la deuxième partie de l'année 2014 et considérant qu'elle est membre du Conseil, elle aura donc pour l'année 2014 la tâche de s'exprimer au nom de l'UE dans les différentes instances de l'OACI.

3. Développements récents

Les recommandations de la Commission de 2002 relativement à l'adhésion de l'UE à l'OACI ne se sont manifestement pas concrétisées plus de douze ans après la publication de ce document. Cependant, il semblerait que le bureau permanent de la Commission à l'OACI permette en quelque sorte de combler l'absence d'une réelle participation de l'UE à titre de membre aux travaux de l'Organisation.

Depuis la mise en place du bureau de représentation, quelques développements sont survenus relativement à la présence de l'UE à l'OACI. À cet effet, en 2010 les membres du Conseil de l'OACI se sont prononcés contre la possibilité d'introduire un statut d'observateur permanent au Conseil.¹⁹⁴ Aucun des vingt-huit membres non-européen du Conseil n'avait alors été en faveur de l'adoption d'un tel amendement au *Règlement intérieur du Conseil*.¹⁹⁵ De plus, la Commission européenne a publié en décembre 2012 une communication relative au développement d'une stratégie permettant d'améliorer le statut de l'UE dans les organisations internationales.¹⁹⁶ Dans ce document, l'OACI est identifiée à titre d'organisation prioritaire où le statut de l'UE mérite une amélioration à court ou moyen terme.¹⁹⁷ Cependant, un an après la publication de cette communication, la Commission soulignait dans un rapport qu'en raison du contexte politique changeant, il n'était pas possible d'effectuer des progrès. La Commission réitère cependant qu'elle poursuivra ses efforts afin de débloquer la situation.¹⁹⁸

¹⁹⁴ CE, « Annex to 'Communication to the Commission from the President in agreement with the Vice-president Ashton, Strategy for the Progressive Improvement of the EU Status in International Organisations and other fora in line with the Objectives of the Treaty of Lisbon(C(2012) 9420 Final)' », Bruxelles, 20 décembre 2013 à la p 4.

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ CE, Communication to the Commission from the President in agreement with the Vice-president Ashton, « Strategy for the Progressive Improvement of the EU Status in International Organisations and other fora in line with the Objectives of the Treaty of Lisbon » (C(2012) 9420 Final), Bruxelles, 20 décembre 2013.

¹⁹⁷ *Ibid* à la p 3.

¹⁹⁸ CE, « Note to the College of Commissioners from President Barroso and Vice-President Ashton on the implementation of the 'Strategy for the Progressive Improvement of the EU Status in International Organisations

4. La coopération entre l'UE et l'OACI

L'OACI et l'UE ont établi entre elles au fil des ans divers protocoles de coopération. Le plus récent d'entre eux a été signé en 2011.¹⁹⁹ Ce type d'accord de coopération est possible en vertu notamment de l'article 65 de la Convention de Chicago ainsi que de la Résolution A1-10.²⁰⁰ Le Protocole UE-OACI de 2011 en complète un autre signé en 2008 et permet le renforcement de la collaboration entre les deux parties notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, du contrôle du trafic aérien ainsi que de la protection de l'environnement.²⁰¹ Afin de mettre en application cette entente, les parties s'engagent à partager des informations et établir un comité de consultation notamment par l'entremise d'un comité commun se réunissant au moins une fois par année.²⁰² Enfin, les dispositions générales du Protocole UE-OACI précisent que cette entente ne porte pas préjudice aux droits et obligations des États membres de l'UE en vertu de la Convention de Chicago, ainsi que de la relation entre l'OACI et les États membres de l'UE.²⁰³

Pour le Professeur Loïc Gard, ledit protocole ne laisse présager en rien l'adhésion de l'UE à l'OACI.²⁰⁴ En effet, selon cet auteur, les accords de coopération entre l'UE et l'OACI « [f]orment l'aveu d'une coopération durable sur la base de solutions juridiques hybrides ».²⁰⁵

and other fora in line with the Objectives of the Treaty of Lisbon(C(2012) 9420 Final)», Bruxelles, 19 décembre 2013, INFO(2013) 115.

¹⁹⁹ *Protocole de coopération entre l'Union européenne et l'Organisation de l'aviation civile internationale fournissant un cadre de coopération renforcée*, [2011] JO, L 232 [Protocole UE-OACI]. Voir Loïc Gard, « La présence internationale de l'Union européenne se renforce » (2011) no 6 Rev dr trans alerte 57.

²⁰⁰ Préambule, Protocole UE-OACI.

²⁰¹ Article 3, Protocole UE-OACI.

²⁰² Article 7.2, Protocole UE-OACI.

²⁰³ Article 1, para 4, Protocole UE-OACI.

²⁰⁴ Loïc Gard, « Les nouveaux outils de coopération entre l'Union européenne et l'Organisation de l'aviation civile internationale » (2011) no 11 Rev dr trans comm 187.

²⁰⁵ *Ibid.*

B) L'adhésion de l'UE aux instruments multilatéraux spécifiques de droit aérien

1. Généralités

Considérant la nature du partage des compétences du TFUE,²⁰⁶ il peut arriver qu'une matière relève à la fois de la compétence des États membres et de l'UE.²⁰⁷ Par conséquent, afin de pouvoir s'assurer une représentation adéquate, l'UE devait parvenir à trouver une solution originale lui permettant d'être partie à des accords internationaux pouvant la concerner. Ainsi, dès 1982, les États membres de l'UE ont exercé beaucoup de pressions²⁰⁸ lors de l'adoption de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*,²⁰⁹ afin qu'une clause puisse être introduite permettant aux « organisations internationales » de pouvoir être parties à ladite Convention.²¹⁰ À l'époque, une « organisation internationale » avait alors été définie comme étant « [u]ne organisation intergouvernementale constituée d'États qui lui ont transféré compétence pour des matières dont traite la Convention, y compris la compétence pour conclure des traités sur ces matières.»²¹¹

Suite à ce précédent, l'UE est devenue partie à certaines conventions internationales de droit aérien. Depuis une quinzaine d'années, lors des conférences diplomatiques, les États membres de l'UE militent en faveur de l'inclusion de clauses permettant à l'UE d'être partie aux accords internationaux qui sont négociés. Bien entendu, ces accords doivent relever de la

²⁰⁶ Sur la compétence de l'UE dans le domaine du transport aérien, voir l'Introduction du présent mémoire.

²⁰⁷ Frank Hoffmeister, « Outsider or Frontrunner? Recent Development under International and European Law on the Status of the European Union in International Organizations and Treaty Bodies » (2007) 44 CMLR 41[Hoffmeister]; Andrés Delgado Casteleiro, « EU Declarations of Competence to Multilateral Competence to Multilateral Agreements : A Useful Reference Base? » (2012) 17:4 European Foreign Affairs Review 491.

²⁰⁸ Paul S Dempsey et Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Montréal, Centre for Research in Air & Space Law, Université McGill, 2005 à la p 251.

²⁰⁹ *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, 10 décembre 1982, 1834 RTNU 4.

²¹⁰ *Ibid.*, article 305, para 1 f). Sur l'adhésion de l'UE à la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* voir à cet effet : KR Simmonds, « The UN Convention on the Law of the Sea 1982 and the Community's Mixed Agreements Practice », dans David O'Keefe et Henry G Schermers, dir, *Mixed Agreements*, Deventer, Kluwer, 1983 aux pp 199 et s.

²¹¹ Article 1er, Annexe IX, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

compétence de l'UE, qu'elle soit partagée ou exclusive. Ainsi, lorsqu'une telle situation se produit, une clause-type s'appliquant aux « Organisations régionales d'intégration économiques » (ORIE) peut être incluse à la demande des États membres de l'UE. Une ORIE est généralement définie par les instruments de droit aérien internationaux comme étant « [u]ne organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. »²¹² Ainsi, en plus de déposer ses instruments auprès du dépositaire de la convention, une ORIE désirant se faire reconnaître à titre de partie à un accord multilatéral a le fardeau de démontrer qu'elle est autorisée à cet effet par ses États membres et qu'elle est compétente dans les matières couvertes par l'accord.²¹³ Enfin, dans l'éventualité où le nombre d'États parties est pertinent aux fins d'une Convention, par exemple lors d'un vote, les ORIEs ne peuvent généralement pas être prises en considération comme États parties en addition à ses propres États membres.²¹⁴

²¹² Cette définition provient de l'article 53, para 2 de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Convention de Montréal), fait à Montréal le 28 mai 1999, OACI, Doc 9740. Les accords internationaux de droit aérien adoptés subséquentement ont tous utilisés la même clause-type. Celle-ci diffère cependant de celle utilisée à l'article 53, para 2 de la Convention de Montréal.

²¹³ Voir article 48 de la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (OACI, Doc 9793); article XXVII du *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (OACI, Doc 9794); article 22, *Convention relative aux dommages causés aux tiers par des aéronefs* (OACI, Doc 9919) et article 39, *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* (OACI, Doc 9920).

²¹⁴ *Ibid.*

2. Applications

2.1 La Convention de Montréal

La *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*²¹⁵ a été le premier instrument de droit aérien international permettant aux ORIEs de pouvoir y accéder.²¹⁶ L'inclusion de cette disposition dans ladite Convention a été faite suite à la proposition de quinze États qui étaient, à l'époque de la conférence diplomatique, membres de la Communauté européenne ainsi que sept autres qui étaient candidats à son adhésion.²¹⁷ Les dispositions de la Convention ont fait l'objet d'une incorporation dans le droit interne de l'UE.²¹⁸ L'UE a déposé ses instruments d'approbation auprès de l'OACI le 29 avril 2002.²¹⁹ Par sa nature, la Convention de Montréal est une convention mixte car elle relève à la fois de la juridiction des États membres et de l'UE,²²⁰ ainsi elle a également fait l'objet d'une ratification conjointe par l'UE et par ses États membres.²²¹

²¹⁵ OACI, Doc 9740.

²¹⁶ Article 53, para 2, Convention de Montréal.

²¹⁷ OACI, DCW Doc 37, « Final Clauses Article 49 – Accession of Regional Economic Integration Organisations », dans *International Conference on Air Law*, vol II Documents, OACI Doc 9775-DC/2. Voir également Ronald Schmid, Elmar Maria Giumulla et al, *Montreal Convention*, Alphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2006 à 4-Article 53.

²¹⁸ CE, *Règlement (CE) n° 889/2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident*, [2002] JO, L 140/2.

²¹⁹ OACI, « Status of the European Union with regard to International Air Law Instruments », en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/european_union_en.pdf>.

²²⁰ CE, *Décision 2001/539/CE du Conseil du 5 avril 2001 concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal)*, [2001] JO, L 194.

²²¹ Voir à cet effet la liste des États parties à la Convention de Montréal, en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf>.

2.2 La Convention de Capetown et le Protocole Aéronautique

De manière similaire à la Convention de Montréal, la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles*²²² (Convention de Capetown) ainsi que le *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles*²²³ (Protocole aéronautique) accompagnant cette convention ont tous deux une clause permettant aux ORIEs de devenir parties. Ainsi, l'article 48 de la Convention de Capetown et l'article XXVII du Protocole aéronautique permettent expressément la signature, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion des ORIEs à ces instruments. L'UE détient une compétence partagée dans les matières relevant de ces instruments notamment par l'entremise du Règlement (CE) n°1346/2000.²²⁴ L'UE a déposé ses instruments d'accession auprès d'UNIDROIT pour lesdits instruments le 28 avril 2002.²²⁵ Ces instruments font également l'objet de ratifications indépendantes des États membres de l'UE puisque la juridiction de l'UE dans ce domaine n'est pas exclusive.²²⁶

2.3 Les instruments de la Conférence diplomatique de 2009

Suite à la Conférence diplomatique de Capetown en 2001, d'autres conventions de droit aérien ont fait l'objet d'une adoption. Ainsi, l'article 39 de la *Convention relative à la réparation*

²²² OACI, Doc 9793.

²²³ OACI, Doc 9794.

²²⁴ CE, *Règlement (CE) n°1346/2000 du Conseil relatif aux procédures d'insolvabilité*, [2000] JO, L 160/1. Voir également Sir Roy Goode, *Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment – Official Commentary*, Rome, UNIDROIT, 2002 aux pp 151-52 et 222.

²²⁵ OACI, « Status of the European Union with regard to International Air Law Instruments », en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/european_union_en.pdf>.

²²⁶ Voir à cet effet la liste des États parties à la Convention de Capetown, en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/CapeTown-Conv_FR.pdf> ainsi que la liste des États parties au Protocole aéronautique, en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/CapeTown-Conv_FR.pdf>

des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs²²⁷ et l'article 22 de la *Convention relative aux dommages causés aux tiers par des aéronefs*²²⁸ permettent spécifiquement aux ORIEs de pouvoir devenir parties. Le processus de ratification de ces deux conventions est très lent et elles ne sont toujours pas en vigueur. À cet effet, l'UE n'a pas déposé ses instruments en vue de son adhésion à ces conventions.²²⁹

2.4 Les instruments de la Conférence diplomatique de 2010

La *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*²³⁰ ainsi que le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*²³¹ adoptés à lors de la Conférence diplomatique de Beijing en 2010 n'incluent pas de clauses permettant aux ORIEs de devenir parties.²³² En effet, ces instruments sont de nature pénale et en vertu du TFUE, il s'agit d'une compétence relevant des États membres.²³³

²²⁷ OACI, Doc 9920.

²²⁸ OACI, Doc 9919.

²²⁹ OACI, « Status of the European Union with regard to International Air Law Instruments », en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/european_union_en.pdf>.

²³⁰ OACI, Doc 9960.

²³¹ OACI, Doc 9959.

²³² Milde, *supra* note 15 à la p 216.

²³³ Nous nous expliquons cependant difficilement les raisons justifiant l'absence d'une clause permettant aux ORIEs d'être parties aux instruments de Beijing, considérant les développements de la compétence de l'UE dans le domaine du droit pénal. Voir CE, Commission européenne, « Politique de droit pénal », en ligne: Europa <http://ec.europa.eu/justice/criminal/criminal-law-policy/index_fr.htm>.

2.5 Le protocole additionnel à la Convention de Tokyo de 1963

Le Protocole additionnel²³⁴ à la Convention de Tokyo de 1963 ayant été adopté lors de la Conférence diplomatique de 2014 ne présente également pas de clause permettant aux ORIEs de venir parties à ladite Convention.²³⁵ Considérant la nature de cette Convention, il est à supposer que les raisons évoquées précédemment pour les instruments adoptés à Beijing en 2010 trouvent application.

C) Conclusion

Ainsi, il est possible de constater que la représentation de l'UE à l'OACI s'est accrue substantiellement depuis 1989. Cependant, son statut juridique dans l'Organisation est demeuré relativement fixe. En effet, l'UE n'a manifestement pas réussi à négocier un amendement à la Convention de Chicago qui lui aurait permis d'en être partie. Au surplus, il n'a pas été possible non plus de négocier un statut d'observateur permanent. Il ne semble pas y avoir d'appétit de la part des États membres de l'OACI afin que la Convention de Chicago fasse l'objet d'un amendement sur ce sujet. L'UE a cependant réussi à assurer de manière originale sa présence à l'OACI, que ce soit dans les principales instances, ou encore de manière bilatérale par le biais d'ententes de coopération. Ainsi, l'UE semble être présente plus que jamais à l'OACI, sans pour autant avoir dans cette institution une véritable reconnaissance.

En outre, l'UE a réussi à faire adopter des clauses lui permettant d'adhérer, lorsque cela relève de sa compétence, à certains instruments multilatéraux spécifiques de droit aérien. Il semblerait que depuis l'adoption de la Convention de Montréal, chaque instrument pouvant

²³⁴ *Protocole portant amendement à la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, 4 avril 2014, en ligne: OACI <http://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Documents/Protocole_mu.pdf>.

²³⁵ OACI, Doc 8364.

relever de la compétence de l'UE prévoit une clause permettant aux ORIEs de pouvoir devenir parties. L'UE est la seule ORIE à être partie à une convention internationale de droit aérien, puisqu'elle est également la seule organisation régionale ayant atteint un tel niveau d'intégration dans le domaine de l'aviation.

Dans tous les cas, si l'UE n'a pas été en mesure d'obtenir la reconnaissance souhaitée, la mise sur pied d'une délégation permanente adjacente à la Maison de l'OACI à Montréal renforce inévitablement sa présence et permet une meilleure coordination entre les États membres de l'UE. Cependant, pour certains auteurs l'UE ne pourra pas éternellement demeurer de « l'autre côté de la rue », il faudra tôt ou tard que son statut fasse l'objet de plus de précisions.²³⁶

PARTIE II – À LA RECHERCHE D'UN NOUVEAU STATUT POUR L'UNION EUROPÉENNE À L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

La présente partie vise à analyser la présence de l'UE dans certaines autres organisations internationales. Par conséquent, nous étudierons certaines agences spécialisées des Nations Unies où l'UE y détient la qualité d'observateur. Ensuite, nous examinerons des organisations où l'UE possède un statut de membre, que ce soit de manière partagée avec ses États membres ou encore de manière unique. Enfin, nous procéderons à un inventaire des différentes propositions ayant été formulées par certains auteurs relativement au statut de l'UE à l'OACI, pour ensuite essayer de déterminer l'applicabilité et l'efficacité des différents modèles de représentation à l'OACI.

²³⁶ Voir la Partie II, Titre 3, B) du présent mémoire traitant spécifiquement de cette question.

TITRE 1 - L'UE ET LE STATUT D'OBSERVATEUR DANS LES AGENCES SPÉCIALISÉES DES NATIONS UNIES

Comme nous l'avons vu dans la première partie de ce mémoire, l'UE dispose d'un statut d'observateur dans les réunions et conférences pouvant la concerner à l'OACI.²³⁷ Ce statut d'observateur est cependant *ad hoc* et est autorisé en raison des dispositions particulières prévues dans le Règlement intérieur des différentes instances. Ainsi, ledit statut n'est pas permanent et ne tire pas son origine de la Convention de Chicago. Par conséquent, l'UE peut être soit invitée ou encore doit faire la demande auprès de l'OACI à chaque fois qu'elle souhaite pouvoir assister aux réunions pour lesquelles elle possède un intérêt. Cette situation n'est cependant pas unique à l'OACI.

Ainsi, certaines agences spécialisées des Nations Unies ont développé de manière similaire à l'OACI un protocole permettant à l'UE de pouvoir assister à titre d'observateur aux réunions qui la concerne. À cet effet, certains auteurs sont d'avis que ce statut d'observateur de l'UE dans certaines agences onusiennes équivaldrait à un statut de « pleine participation ». Par conséquent, dans le présent titre nous examinerons s'il est possible d'appliquer cette théorie au statut actuel de l'UE à l'OACI. Cependant, avant de débiter cette analyse, il s'avère nécessaire d'étudier brièvement la représentation de l'UE dans certaines autres agences spécialisées des Nations Unies, soit l'Organisation Internationale du Travail (OIT), l'Organisation Maritime

²³⁷ De manière traditionnelle, rappelons que la définition classique des observateurs suppose que ceux-ci n'ont pas le droit de vote, ne sont pas autorisés à présenter seul ou de manière conjointe des propositions substantielles (incluant des amendements) ou encore des motions de procédures. En outre, ils ne peuvent soulever des points d'ordre ou encore essayer de renverser des décisions. Voir « Guidelines for implementation of General Assembly resolutions granting observer status on a regular basis to certain regional intergovernmental organizations, the Palestine Liberation Organization and the national liberation movements in Africa », dans *United Nations Juridical Yearbook*, 1975 à la p 167, para 167. Voir également E Suy, « Type of Observation », dans *The Status of Observers in International Organizations*, (1978) 160 Recueil des Cours, La Haye, 75, aux pp 147-48.

Internationale (OMI), l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ainsi que l'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO).

A) Le statut d'observateur de l'UE dans certaines autres agences des Nations Unies

Les quatre agences spécialisées ont été retenues pour la présente section à la fois en raison de leur importance, ainsi que du niveau de représentation de l'UE. Enfin, signalons que l'OMI a été retenue en raison de la proximité de son mandat avec celui de l'OACI.

1. L'Organisation Internationale du Travail

La coopération entre l'UE et l'OIT a débuté officiellement en 1958.²³⁸ Cependant, ce n'est que depuis 1989 que l'UE bénéficie d'un réel statut d'observateur dans cette organisation.²³⁹ À cet effet, l'article 12 de la Constitution de l'OIT prévoit que celle-ci peut entretenir des relations avec d'autres organisations internationales pour autant qu'elles aient un lien avec son mandat.²⁴⁰ Bien que la constitution de cette organisation ne prévoit pas de disposition visant le statut d'observateur permanent, l'UE tout de même reconnue à titre d'observateur sans droit de vote²⁴¹ par cette agence spécialisée des Nations Unies.²⁴² Le statut dont bénéficie l'UE à l'OIT est relativement semblable à son statut actuel à l'OACI. En effet, il

²³⁸ Voir à cet effet l'*Accord concernant la liaison entre l'Organisation internationale du Travail et la Communauté Économique Européenne*, fait à Genève le 7 juillet 1958, dans *Relations des Communautés européennes*, *supra* note 75 aux pp 99 et s.

²³⁹ Échange de lettres du 21 et 22 décembre 1989 entre la Commission européenne et l'OIT, [1989] JO, C 24/8 renouvelé par l'échange de lettres du 14 mai 2001, [2001] JO, C 165/23.

²⁴⁰ *Constitution de l'Organisation internationale du travail*, en ligne: OIT <http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:62:0::NO::P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907>.

²⁴¹ « Organisation Internationale du Travail », dans *Relations des Communautés européennes*, *supra* note 75 à la p 93.

²⁴² Knud Erik Jørgensen et Ramses A Wessel, « The Position of the European Union in (other) International Organizations: Confronting Legal and Political Approaches » dans Panos Koutrakos, dir, *European Foreign Policy Legal and Political Perspectives*, Northampton (Massachusetts), Edward Elgar Publishing, 2011, 261, à la p 270.

est permis à l'UE, par l'entremise de la Commission européenne, de pouvoir intervenir et participer dans les conférences de l'OIT.²⁴³ Il est en outre permis à l'UE d'assister aux réunions à la fois des instances exécutives et plénières de l'OIT.²⁴⁴ Un auteur a même souligné que le statut actuel conféré à l'UE fait en sorte que celle-ci peut s'exprimer dans les réunions de l'instance exécutive de l'OIT plus facilement qu'un État qui serait membre à part entière de cette organisation, mais ne siégeant par sur ladite instance.²⁴⁵

Le statut dont bénéficie l'UE à l'OIT a déjà fait l'objet de certains différends avec les États membres de l'UE relativement au partage des compétences. En effet, la CJUE avait dû se prononcer afin de déterminer si l'UE était compétente pour ratifier la Convention n° 170 portant sur les produits chimiques.²⁴⁶ Ladite convention relevait d'une compétence partagée entre l'UE et ses États membres.²⁴⁷ À cet effet, la CJUE avait déterminé que la compétence externe de l'UE pouvait « [ê]tre exercée par l'intermédiaire des États membres agissant solidairement dans l'intérêt de la Communauté ».²⁴⁸ De plus, l'opinion stipulait que s'il n'était pas possible pour l'UE, en vertu de l'état du droit international, de pouvoir contracter elle-même une convention de l'OIT, ses États membres devaient contracter eux-mêmes ladite convention en leurs qualités d'agents de l'UE.²⁴⁹ Par conséquent, bien que l'UE ne puisse obtenir la qualité de membre à

²⁴³ *Ibid.*

²⁴⁴ *Ibid.* Sur le processus de coordination entre l'UE et ses États membres à l'OIT voir Peter Nedergaard, « The European Union at the ILO's International Labour Conferences: A 'double' principal-agent analysis » dans Knud Erik Jørgensen, *The European Union and International Organizations*, series Europe in the World, London/New York, Routledge, 2009 à la p 149.

²⁴⁵ Rudi Delarue, « ILO-EU Cooperation on Employment and Social Affairs », dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister et Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 93, à la p 102, n 20.

²⁴⁶ Sur ce sujet voir Nanette A Neuwahl, « Opinion delivered pursuant to the second paragraph of Article 228(1) of the EEC Treaty; Opinion 2/91 of 19 March 1993 » (1993) 30:6 CMLR 1185.

²⁴⁷ Linnéa Blommé, « The Impact of the European Community Law on the Work within the ILO », Basis for the discussion at the Nordic Tripartite Seminar: Conflicts of Norms between the ILO and the EU – how can they be solved?, 18 avril 2008, Stockholm, en ligne: Université de Stockholm <<http://goo.gl/OFGEVv>>.

²⁴⁸ CJUE, C-2/91, [1993] ECR I-1075, à la p I-1075, para 5.

²⁴⁹ *Ibid.*, au para 37.

l'OIT, ses États membres sont dans l'obligation de la représenter afin qu'elle soit en mesure de faire valoir sa compétence externe dans ce domaine.²⁵⁰ Cependant, malgré l'opinion de la CJUE, les États membres de l'UE n'ont finalement jamais ratifié ladite Convention et le processus de ratification a donc été bloqué.²⁵¹ Ce dernier exemple permet sans aucun doute d'apprécier les limites du statut d'observateur de l'UE dans une organisation.

2. L'Organisation Maritime Internationale

Tout comme dans le secteur de l'aviation, l'UE a développé un cadre réglementaire très étendu dans le domaine maritime et a une compétence dans ce secteur.²⁵² À cet égard, l'UE a établi des relations avec l'OMI depuis 1983²⁵³ et est reconnue dans cette organisation à titre d'observateur sans droit de vote.²⁵⁴ Un représentant permanent de l'UE est en poste à l'OMI depuis plusieurs années.²⁵⁵ La Commission a déjà évoqué la possibilité que l'UE puisse accéder à titre de membre de cette organisation.²⁵⁶ Cependant, il semble qu'elle rencontre dans cette organisation le même type de difficultés institutionnelles qu'à l'OACI, notamment en raison de la rigidité de la procédure d'amendement au document constitutif de l'OMI.²⁵⁷ En outre, le statut de l'UE semble un peu moins avancé que celui qu'elle détient à l'OACI. En effet, l'UE n'est partie qu'à une seule des conventions spécifiques de droit maritime élaborées sous l'égide de

²⁵⁰ Knud Erik Jørgensen et Ramses A Wessel, « The Position of the European Union in (other) International Organizations: Confronting Legal and Political Approaches » dans Panos Koutrakos, dir, *European Foreign Policy Legal and Political Perspectives*, Northampton (Massachusetts), Edward Elgar Publishing, 2011, 261, à la p 270.

²⁵¹ Piet Eckout, *EU External Relations Law*, 2e ed, Oxford/New York, Oxford University Press, 2011, à la p 225.

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ Elle avait en outre établi des relations institutionnelles dès 1974 avec l'organisation ayant précédé l'OMI soit l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale. Voir « Organisation Maritime Internationale » dans *Relations des Communautés européennes*, *supra* note 75 aux pp 160 et s.

²⁵⁴ *Ibid.*, p 161.

²⁵⁵ Liu Nengye et Frank Maes, « Legal Constraints to the European Union's Accession to the International Maritime Organization » (2012) 43:2 *Journal of Maritime Law & Commerce* 279, à la p 280.

²⁵⁶ *Ibid.*

²⁵⁷ *Ibid* à la p 282.

l'OMI soit la *Convention relative au transport par mer de passager et de leurs bagages* de 1974.²⁵⁸

3. L'Organisation Mondiale de la Santé

La constitution de l'OMS permet la qualité de membres seulement aux États²⁵⁹ et ne prévoit pas non plus de dispositions spécifiques relativement au statut d'observateur.²⁶⁰ Néanmoins, il existe dans les règlements intérieurs de certaines instances de cette organisation, des dispositions permettant le statut d'observateur.²⁶¹ À cet effet, l'UE a obtenu à la suite d'un échange de lettres, le statut d'observateur à l'OMS en 1982.²⁶² Ainsi, l'UE est généralement invitée à participer aux réunions des instances plénière et exécutive de l'OMS, ainsi que celles de divers comités régionaux.²⁶³ Cependant, cette participation active de l'UE à l'OMS est relativement récente, notamment en raison de certains problèmes de coordination entre l'UE et ses États membres, mais également parce que la matérialisation de la compétence de l'UE dans ce domaine n'était pas aussi affirmée qu'aujourd'hui.²⁶⁴ Néanmoins, l'UE a joué un rôle important lors des négociations de la *Convention-cadre pour la lutte anti-tabac* (1999-2003)²⁶⁵ et

²⁵⁸ *Ibid* à la p 285. Dans les faits, une clause permettant aux ORIEs la possibilité d'adhérer à cette Convention a été insérée par le biais d'un Protocole additionnel adopté en 2002.

²⁵⁹ Article 3, *Constitution de l'Organisation mondiale de la santé*, en ligne: OMS <<http://goo.gl/gsAi00>>.

²⁶⁰ Barbara Eggers et Frank Hoffmeister, « UN-EU Cooperation on Public Health: the Evolving Participation of the European Community in the World Health Organization », dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister et Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 155, à la p 159.

²⁶¹ *Ibid*.

²⁶² « Organisation mondiale de la santé » dans *Relations des Communautés européennes*, *supra* note 75 à la p 146.

²⁶³ Louise van Schaik, *Getting Better: the European Union's Performance in the World Health Organization*, Global Health Paper, no 1, 2009, en ligne: <<http://goo.gl/Xa79AL>>, à la p 13.

²⁶⁴ Barbara Eggers et Frank Hoffmeister, « UN-EU Cooperation on Public Health: the Evolving Participation of the European Community in the World Health Organization », dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister et Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 155, à la p 161.

²⁶⁵ *Ibid* aux pp 162-64.

du *Règlement sanitaire international* (2003-2005).²⁶⁶ En effet, l'Assemblée de l'OMS avait à l'époque invité l'UE à participer aux travaux en vue de la conclusion de ces dits instruments.²⁶⁷ L'UE est même devenue partie à la *Convention-cadre pour la lutte anti-tabac*.²⁶⁸

4. L'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture

La constitution de l'UNESCO prévoit certaines dispositions relatives au statut d'observateur.²⁶⁹ Il y est spécifié que sous réserve d'un vote des deux tiers de la Conférence générale, et sur recommandation du Conseil exécutif, des représentants d'organisations internationales peuvent être invités.²⁷⁰ Ainsi, à la suite d'un échange de lettres, l'UE possède depuis 1964 un statut d'observateur sans droit de vote à l'UNESCO.²⁷¹ L'UE participe aux réunions pouvant relever de sa compétence tant dans les instances plénière et exécutive de cette organisation.²⁷²

En raison de sa compétence dans les activités relevant du mandat de l'UNESCO, l'UE est sans contredit un observateur très actif dans cette organisation. Néanmoins, son statut a fait l'objet de quelques débats depuis 1964. En effet, lors d'une réunion en 1976 d'un groupe d'experts gouvernementaux portant sur la rédaction du Protocole additionnel à *l'Accord pour l'importation d'objets de caractère éducatif, scientifique ou culturel* de 1950, la Commission ainsi que les États membres présents souhaitaient que l'UE puisse de sa propre initiative

²⁶⁶ *Ibid* aux pp 165-68.

²⁶⁷ Hoffmeister, *supra* note 207, p 52.

²⁶⁸ OMS, «Liste complète des signataires et des Parties à la Convention-cadre de l'OMS pour la lutte antitabac », en ligne: OMS <http://www.who.int/fctc/signatories_parties/fr>.

²⁶⁹ Article IV, E) 13, *Convention créant une Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture*, 16 novembre 1945, 4 RTNU 276.

²⁷⁰ *Ibid*.

²⁷¹ « UNESCO » dans Relations des Communautés européennes, *supra* note 75 aux pp 128 et s.

²⁷² Hoffmeister, *supra* note 207 à la p 52.

proposer des amendements.²⁷³ Cette proposition a cependant été rejetée puisqu'elle était incompatible avec le statut d'observateur octroyé à l'UE.²⁷⁴ Ainsi, les amendements proposés par l'UE lors de cette conférence furent dès lors présentés par l'État occupant la Présidence de l'UE.²⁷⁵ Néanmoins, en 2005, en vue des négociations ayant conduit à la *Convention sur la diversité culturelle*, le statut que s'est fait octroyer l'UE était cependant bien différent. En effet, l'instance exécutive de l'UNESCO avait alors décidé que l'UE serait invitée à participer activement lorsqu'approprié aux négociations de ladite convention.²⁷⁶ Ce statut ne conférait pas le droit de vote mais permettait cependant à l'UE de pouvoir soulever des points de procédure.²⁷⁷

Enfin, mentionnons qu'une auteure souligne qu'en raison du mandat de l'UNESCO, le statut d'observateur conféré à l'UE ne lui porterait pas préjudice dans la sauvegarde de ses intérêts au sein de cette organisation.²⁷⁸

B) Au-delà du statut d'observateur

1. La notion de « pleine participation »

Tout comme à l'OACI, l'UE ne semble pas être un observateur au sens classique du terme dans les agences des Nations Unies étudiées dans la section précédente. En effet, l'UE est active, que ce soit par sa participation dans les différentes instances ou encore lors de

²⁷³ Lucia Cavicchioli, « The European Community at UNESCO: an Exceptionally Active Observer? », dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister et Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 135, à la p 140.

²⁷⁴ *Ibid.*

²⁷⁵ *Ibid.*

²⁷⁶ Hoffmeister, *supra* note 207 à la p 52. Voir également Delia Ferri, « EU Participation in the UNESCO Convention on the Protection and Promotion of the Diversity and Cultural Expressions: Some Constitutional Remarks », European Diversity and Autonomy Paper, EDAP 3/2005, en ligne: <http://aei.pitt.edu/6167/1/2005_edap03.pdf>.

²⁷⁷ Lucia Cavicchioli, « The European Community at UNESCO: an Exceptionally Active Observer? », dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister et Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 135, à la p 148, n 40.

²⁷⁸ *Ibid* à la p 140.

l'élaboration de conventions internationales. À cet effet, l'auteur Frank Hoffmeister est même d'avis qu'à l'OACI, l'UE détiendrait un statut similaire aux membres de cette Organisation, à l'exception du droit de vote.²⁷⁹ En outre, cet auteur est d'avis qu'un statut de « pleine participation »²⁸⁰ est également dévolu à l'UE dans d'autres agences des Nations Unies, soit l'UNESCO, l'OMS et jusque dans une certaine mesure à l'OIT lors de négociation de conventions internationales.²⁸¹ Cette notion de « pleine participation » a été utilisée pour la première fois en 1992 lorsque l'UE s'était fait octroyer un tel statut lors des négociations à *Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement* ayant eu lieu à Rio de Janeiro.²⁸² Afin d'illustrer cette notion de « pleine participation » de l'UE, on réfère souvent à la déclaration prononcée par le délégué de la Grande-Bretagne à la suite de la décision prise par l'instance exécutive de l'UNESCO d'inviter l'UE à participer au processus d'élaboration de la *Convention sur la diversité culturelle* de 2005:

« [T]he decision just adopted refers to active participation of the European Community as fully as appropriate. The European Union considers that this active participation shall consist within the negotiation of the convention of the ability to speak as other participants. Such active participation shall also consist of the ability to reply, to put forward proposals and amendments on issues for which it has competence at the formal meetings. It shall also include the ability to take part in the discussion of procedural issues within the context of the draft cultural diversity convention and the ability to take part in the committees, working groups, formal or informal meetings set up in the course of the work relating to negotiation of this convention. The European Community shall have its own

²⁷⁹ Hoffmeister, *supra* note 207 à la p 54.

²⁸⁰ Sur la notion de « plein participant » voir Daniel Dormoy, « Le statut de l'Union européenne dans les organisations internationales » dans Daniel Dormoy, dir, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Réseau Vitoria, coll de droit international, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1997, 36, aux pp 52 et s.

²⁸¹ Hoffmeister, *supra* note 207 à la p 54.

²⁸² Voir Frid, *supra* note 159 à la p 183. Cette notion a en outre été utilisée en 1995 afin de décrire l'étendue du statut d'observateur qui avait à l'époque été octroyé à l'UE lors des réunions de la *Commission pour le développement durable* Voir ECOSOC, *Full participation of the European Community in the Commission on Sustainable Development*, Décision 1995/20, 8 février 1995, en ligne: ONU <<http://www.un.org/documents/ecosoc/dec/1995/edec1995-201.htm>>. Signalons que le *High-level Political Forum on Sustainable Development* a succédé à la *Commission pour le développement durable* en date du 24 septembre 2013.

nameplate. The European Community may not chair committees or subcommittees or serve as Rapporteur unless there is full consensus. The European Community shall not have the right to vote nor break or block consensus. Furthermore, European Community participation does not mean an additional voice. Indeed, the European Community decides in internal coordination whether the Presidency of the Council will speak on an issue on behalf of the Member States or whether the Commission will speak in matters of its competence on behalf of the Community and its Member States. During this process we have been open to providing further explanations concerning competences of the Community as regards the draft convention whenever it speaks. We will continue to do so. »²⁸³

Au point de vue du droit international, il n'est pas tout à fait clair quelle instance dans une organisation internationale peut légitimement être autorisée à conférer un tel statut à l'UE.²⁸⁴

Néanmoins, cette déclaration permet de mieux saisir la portée du pouvoir d'observateur pouvant être conféré à l'UE dans le cas de certaines réunions ou conférences. Dans tous les cas, il serait juste d'affirmer que la théorie mise de l'avant par Frank Hoffmeister semble effectivement près de la réalité à l'OACI ainsi que dans certaines autres agences spécialisées des Nations Unies, étudiées précédemment.²⁸⁵

2. La « pleine participation » de l'UE à l'OACI

Ainsi, l'auteur Frank Hoffmeister est d'avis que le statut dont dispose présentement l'UE à l'OACI est assimilable à celui conféré aux membres à part entière de l'Organisation, sous

²⁸³ UNESCO, *Comptes rendus analytiques*, Conseil exécutif, 171e session, 18 au 28 avril 2005, 171 EX/SR.1-10, en ligne: UNESCO <<http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001402/140211m.pdf>>, aux pp 292-93.

²⁸⁴ Sur ce sujet voir Hoffmeister, *supra* note 207 aux pp 55-56.

²⁸⁵ Le statut d'observateur « amélioré » dont bénéficie l'UE dans les agences spécialisées des Nations Unies sous étude est présent jusque dans une certaine mesure dans d'autres agences, fonds ou programmes des Nations Unies comme par exemple dans le CNUCED, l'UNEP, l'UNICEF, PNUD, UNHCR, WFP, UNRWA ou encore l'OMPI. Voir Knud Erik Jørgensen et Ramses A Wessel, « The Position of the European Union in (other) International Organizations: Confronting Legal and Political Approaches » dans Panos Koutrakos, dir, *European Foreign Policy Legal and Political Perspectives*, Northampton (Massachusetts), Edward Elgar Publishing, 2011, 261, aux pp 270-71.

réserve du droit de vote.²⁸⁶ À cette fin, cet auteur fait référence à la notion de « pleine participation » de l'UE à l'OACI. En effet, sans être reconnue officiellement à titre de membre ou même d'observateur par la Convention de Chicago, l'UE est en mesure de participer aux différentes réunions et groupes de travail pouvant relever de sa compétence, par le biais des règles de procédures internes des principales instances. De plus, l'UE a renforcé sur une base bilatérale sa coopération avec l'OACI à plusieurs égards notamment par l'entremise d'un protocole de coopération. Également, l'UE a par le passé été en mesure d'adhérer à des conventions multilatérales spécifiques de droit aérien. Par conséquent, dans la mesure où la coordination orchestrée par la Commission européenne avec les États membres de l'UE est effectuée préalablement de manière adéquate, il serait possible d'affirmer que l'UE bénéficie indirectement d'un statut pouvant même se situer au-delà de la « pleine participation ». En effet, en raison du nombre important d'États qui la compose, l'influence de l'UE dans chacune des principales instances de l'OACI est théoriquement plus importante que celle des autres membres de cette organisation.²⁸⁷ Ainsi, l'UE n'a peut-être pas un droit de vote direct, mais elle dispose cependant de la totalité des votes de ses États membres dans chacune des instances.

C) Conclusion

Dans le présent titre, un bref examen du statut d'observateur de l'UE dans certaines autres agences spécialisées des Nations Unies a été effectué. Il a été possible de constater que l'UE est un « observateur très actif »²⁸⁸ dans plusieurs de ces organisations. Ainsi, l'UE peut

²⁸⁶ Hoffmeister, *supra* note 207 à la p 54.

²⁸⁷ Ducrest, *supra* note 24 à la p 249.

²⁸⁸ Le terme « observateur actif » se veut ici une référence au titre d'un texte de l'auteure Lucia Cavicchioli intitulé: « The European Community at UNESCO: an Exceptionally Active Observer? », dans Jan Wouters, Frank

même dans certains cas être appelée à jouer un rôle assimilable, à l'exception du droit de vote, à celui conféré aux membres d'une organisation comme ce fut le cas notamment lors des négociations entourant l'adoption de la *Convention sur la diversité culturelle* de 2005, faite sous l'égide de l'UNESCO. En outre, nous avons analysé la notion de « pleine participation » tel qu'évoqué par l'auteur Frank Hoffmeister. Sans pour autant se prononcer sur le statut de l'UE dans d'autres organisations, nous avons avancé l'hypothèse que l'UE bénéficierait à l'OACI d'un statut pouvant aller, jusque dans une certaine mesure, au-delà de la « pleine participation ».

Enfin, il est tout de même assez particulier que l'UE puisse avec un statut de d'observateur *ad hoc*, se faire octroyer autant de reconnaissance. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que l'UE n'est pas un observateur ordinaire en ce sens qu'elle ne défend pas les intérêts d'un lobby privé comme l'IATA par exemple. L'UE représente ses États membres qui sont également parties dans les organisations internationales c'est pourquoi il est logique qu'elle puisse bénéficier d'un statut particulier.

TITRE 2 – L'ADHÉSION DE L'UE AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Le présent titre vise à étudier certaines organisations internationales au sein desquelles l'UE possède un statut de membre. Ainsi, nous étudierons deux organisations auxquelles l'UE a adhéré de manière partagée avec ses États membres. De plus, nous analyserons le modèle de représentation d'une organisation où l'UE possède la qualité de membre unique, c'est-à-dire où elle occupe le statut de membre, sans pour autant que ses États membres y soient également représentés sur une base individuelle. Cependant, avant d'aborder cette étude de cas où l'UE

Hoffmeister et Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, à la p 135.

détient un statut de membre *de jure*, il apparaît opportun d'étudier le cas d'une organisation où l'UE détenait un statut de membre *de facto*, c'est-à-dire où elle agissait comme si elle était membre sans pour autant en être un.

A) L'adhésion *de facto* de l'UE

1. Principes

L'adhésion *de facto* ne constitue pas une véritable adhésion au sens strict puisque l'UE n'est pas signataire d'une quelconque convention.²⁸⁹ Il s'agit plutôt d'un statut intermédiaire qui pourrait se situer à mi-chemin entre l'adhésion et le statut d'observateur détenant une « pleine participation ». Par conséquent, même si ce statut n'est pas par définition une adhésion au sens classique du terme, certains éléments correspondant à l'adhésion s'y retrouvent et c'est la raison pour laquelle nous avons jugé opportun de retenir ce modèle. À cet effet, nous étudierons le modèle de représentation que l'UE détenait dans le cadre des travaux du défunt *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT).²⁹⁰

2. *General Agreement on Tariffs and Trade*

L'UE disposait d'une présence importante au sein du GATT notamment en raison de sa compétence en matière commerciale.²⁹¹ Ainsi, elle avait succédé à ses États membres dans le

²⁸⁹ Ducrest, *supra* note 24 à la p 266.

²⁹⁰ L'UE bénéficie également d'un statut de membre *de facto* à l'Organisation mondiale des douanes, dans l'attente qu'un amendement au document constitutif de ladite organisation adopté en 2007 ne soit ratifié, permettant ainsi à l'UE de pouvoir devenir membre. Voir Ramses A Wessel, « The Legal Framework for the Participation of the European Union in International Institutions » (2011) 33:6 *European Integration* 621, aux pp 626-27; CE, Commission européenne, « Organisation mondiale des douanes », en ligne: Europa <http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/international_affairs/wco/index_fr.htm>.

²⁹¹ Sur la compétence de l'UE dans ce domaine voir CJUE, C-1/94 [1994] ECR I-5267. Voir également Thiébault Flory et Frédéric-Paul Martin « Remarques à propos des avis 1/94 et 2/92 de la Cour de justice des Communautés européennes au regard de la notion de politique commerciale commune » (1996) no 3/4 C de D eur 379.

cadre des travaux de cette organisation.²⁹² À cet effet, l'UE exerçait le droit de vote au nom de ses États membres et disposait d'un nombre de voix équivalent à celui de ses États membres ayant adhéré au GATT.²⁹³ En outre, l'UE pouvait elle-même négocier et être partie à certains accords préparés sous l'égide du GATT.²⁹⁴ Par ailleurs, la coordination des positions européennes étaient relativement simple. En effet, le Conseil européen donnait ses directives à la Commission qui ensuite négociait avec un groupe dénommé le « Comité 113 »,²⁹⁵ composé principalement d'experts provenant des différents États membres de l'UE.²⁹⁶ Enfin, pour que l'UE puisse être liée aux résultats de ces négociations, ceux-ci devaient être approuvés par le Conseil européen.²⁹⁷

L'UE détenait donc dans le GATT un rôle de membre *de facto* et non *de jure* comme c'est le cas à la FAO ou à l'OMC.²⁹⁸ Cependant, les accords adoptés par l'UE dans le cadre des travaux du GATT étaient juridiquement contraignants pour les États membres, à la suite d'une décision de la CJUE remontant à 1972.²⁹⁹ Néanmoins, l'UE n'était pas liée directement au GATT comme pouvaient l'être ses États membres.³⁰⁰ Enfin, suite à la mise en place du cycle de l'Uruguay, la Commission européenne a été autorisée à négocier, au nom de ses États membres, l'accord ayant conduit à la mise en place l'OMC.³⁰¹

²⁹² E U Pertersmann, « Participation of the European Communities in the GATT: International Law and Community Law Aspects », David O'Keeffe & Henry G Schermers, *Mixed Agreements*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Europa Institute Leiden, Deventer, 1983, 167, aux pp 184 et s.

²⁹³ Ducrest, *supra* note 24 à la p 268.

²⁹⁴ Frid, *supra* note 159 à la p 181.

²⁹⁵ Le nom de ce comité était en référence à l'Article 113 du Traité de Rome qui était un des fondements juridiques qui permettait à l'UE de participer au GATT. Voir Haanappel, *supra* note 158 à la p 322.

²⁹⁶ *Ibid.*

²⁹⁷ Durest, *supra* note 24 à la p 267.

²⁹⁸ Frid, *supra* note 159 à la p 181 et Ducrest, *supra* note 24 à la p 268.

²⁹⁹ CJUE, *International Fruit Co c Commission*, C-21 à 24/72, [1972] ECR 1219.

³⁰⁰ Ducrest, *supra* note 24 à la p 268.

³⁰¹ Frid, *supra* note 159 à la p 181.

B) L'adhésion partagée de l'UE et de ses États membres

Il existe plusieurs organisations internationales au sein desquelles l'UE détient un statut de membre qui s'exerce de manière partagée avec ses États membres. Ainsi, l'UE dispose d'un statut de membre à la *Conférence de droit international privé de La Haye*, à la *Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement*, à la *Commission CODEX Alimentarius pour les Normes alimentaires internationales*, à la FAO ainsi qu'à l'OMC.³⁰² Cependant, pour les fins de notre étude, nous examinerons la présence de l'UE dans les deux dernières organisations mentionnées. Ainsi, la FAO a été retenue car il s'agit de la seule agence des Nations Unies dans laquelle l'UE a la qualité de membre. Bien que l'OMC n'appartienne pas au système onusien, l'UE est un membre important de cette organisation et son adhésion est souvent perçue comme un modèle de réussite. C'est donc pour ces raisons que nous avons arrêté notre choix sur ces deux organisations.

1. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

a) L'adhésion de l'UE

L'UE est devenue membre de la FAO le 26 novembre 1991, à la suite d'un amendement à l'Acte constitutif de cette organisation.³⁰³ En effet, quelques jours auparavant, soit le 18 novembre 1991, la Conférence ministérielle de cette organisation s'était réunie afin d'adopter un amendement permettant l'adhésion des ORIEs à la FAO.³⁰⁴ Des procédures permettant à l'UE de pouvoir devenir partie à la FAO avaient été initiées dès 1978, cependant ce n'est qu'en 1989

³⁰² Piet Eckout, *EU External Relations Law*, 2e ed, Oxford/New York, Oxford University Press, 2011, à la p 223.

³⁰³ Daniel Dormoy, « Le statut de l'Union européenne dans les organisations internationales » dans Daniel Dormoy, dir, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Réseau Vitoria, coll de droit international, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1997, 36, à la p 39.

³⁰⁴ *Ibid.*

que les véritables négociations ont débuté.³⁰⁵ Auparavant, l'UE disposait à la FAO d'un statut d'observateur élargi de manière semblable à celui dont elle dispose dans les organisations ayant fait l'objet d'une étude dans le précédent titre de ce mémoire.³⁰⁶ Cette participation à titre d'observateur sans droit de vote avait initialement été prévue par un échange de lettres remontant à 1962.³⁰⁷

b) Le fonctionnement

Ainsi, l'amendement adopté en novembre 1991 permet aux ORIEs de pouvoir accéder à la FAO,³⁰⁸ sous réserve de l'approbation du deux tiers des suffrages exprimés par une majorité de membres de ladite organisation.³⁰⁹ Lors du dépôt de ses instruments de ratification, une ORIE doit également faire la preuve qu'elle possède une déclaration de compétence provenant de ses États membres précisant les questions pour lesquelles une compétence a été transférée à l'ORIE.³¹⁰ En outre, l'amendement prévoit une présomption à l'effet que les États membres d'une ORIE sont réputés conserver leur compétence concernant toutes les matières n'ayant pas été mentionnées spécifiquement dans la déclaration.³¹¹ L'exercice des droits entre une ORIE et ses États membres à la FAO s'effectue en alternance, en fonction de la compétence de l'une ou

³⁰⁵ *Ibid.*

³⁰⁶ Frid, *supra* note 159 à la p 230.

³⁰⁷ « L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture » dans Relations des Communautés européennes, *supra* note 75 aux pp 111 et s.

³⁰⁸ Voir Jacques Schwob, « L'amendement à l'acte constitutif de la FAO visant à permettre l'admission en qualité de membre d'organisation d'intégration économique régionale et la Communauté économique européenne » (1993) RTD Eur 1.

³⁰⁹ Article II, para 2, « Acte Constitutif », dans *Textes fondamentaux de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture*, vol I et II, éd 2013, en ligne: FAO <<http://www.fao.org/docrep/meeting/022/K8024f.pdf>>. [Acte Constitutif FAO]

³¹⁰ Article II, para 5, Acte Constitutif FAO.

³¹¹ Article II, para 6, *ibid.*

de l'autre lors des réunions ou conférences.³¹² Ainsi, lorsqu'un vote doit être tenu, l'ORIE dispose d'un nombre de vote équivalent à celui de ses États membres habilités à voter lors de la réunion en question.³¹³ Il va sans dire que lorsqu'une ORIE est habile à voter, ses États membres ne sont pas autorisés à exercer ce droit.³¹⁴

En pratique, une seconde déclaration de compétence est établie avant chacune des réunions de la FAO afin de déterminer pour chaque item de l'ordre du jour, qui, entre l'UE ou les États membres dispose de la compétence nécessaire et par la même occasion qui exercera le droit de vote.³¹⁵ Ainsi, dans le cas d'une compétence partagée entre l'UE et ses États membres, l'exercice du droit de vote dépendra de l'adoption ou non d'une position commune. Dans le cas où une telle position n'est pas adoptée, les États membres demeurent libres de voter comme ils le souhaitent.³¹⁶ Cependant, dans l'hypothèse où une position commune est adoptée, il doit être établi exactement où loge le fond de la question en jeu, dépendant de s'il s'agit d'une compétence de l'UE ou encore de celle de ses États membres.³¹⁷ Ainsi, la problématique du partage des compétences à la FAO a conduit l'UE et ses États membres à certains différends dont un qui a dû être tranché par la CJUE.³¹⁸

En ce qui a trait à la contribution financière de l'UE à la FAO, mentionnons que l'UE n'est pas tenue de contribuer au budget régulier de l'organisation. Celle-ci paie un montant forfaitaire déterminé par la Conférence de la FAO, qui permet de couvrir les différents coûts liés

³¹² Article II, para 8, *ibid.*

³¹³ Article II, para 10, *ibid.*

³¹⁴ *Ibid.*

³¹⁵ Inge Govaere, Jeroen Capiou et An Vermeersch, « In-Between Seats: The Participation of the European Union in International Organizations » (2004) 9 *European Foreign Affairs Review* 155, à la p 165.

³¹⁶ *Ibid.*

³¹⁷ *Ibid.*

³¹⁸ *Ibid.*

à sa qualité de membre.³¹⁹ Cependant, l'UE contribue pour environ dix pourcent du budget total des programmes extérieurs de la FAO.³²⁰

Enfin, le statut de membre de l'UE à la FAO comporte certaines limitations notamment qu'elle n'est pas autorisée à participer à certains comités restreints de cette organisation, soit le comité financier, le comité du programme, ainsi que le comité des questions constitutionnelles et juridiques.³²¹

c) Un test concluant ?

La FAO avait initialement été ciblée un peu à titre de laboratoire, afin d'expérimenter ce à quoi pourrait ressembler l'adhésion de l'UE dans une agence spécialisée des Nations Unies.³²² Cependant, près de vingt-cinq ans après l'adhésion de l'UE, il semble que son statut de membre-organisation « [n']est pas sans poser quelques problèmes »³²³. Par exemple, la présence de l'UE a créé une lourdeur administrative supplémentaire en raison des nombreuses déclarations de compétences que l'UE doit compléter avant chaque réunion pouvant la concerner.³²⁴ À cet effet, la Commission mentionnait dans une communication en 2013 que les déclarations de compétence à la FAO « [d]onnent constamment lieu à de longues discussions sur la répartition

³¹⁹ Joergen Maersk Pedersen, « FAO-EU cooperation: an ever stronger partnership » dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister et Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 63, à la p 65.

³²⁰ *Ibid*, p 89.

³²¹ CE, Communication de la Commission au Conseil, *Le rôle de l'Union européenne dans l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) après le traité de Lisbonne: mise à jour de la déclaration de compétences et nouveaux arrangements entre le Conseil et la Commission pour l'exercice des droits de l'UE et de ses États membres liés à leur qualité de membre*, COM (2013) 333 final, 29 mai 2013, à la p 6. [Commission FAO 2013]

³²² Jörn Sack, « The European Community's Membership of International Organizations » (1995) 32:5 CMLR 1227, à la p 1246. [Sack]

³²³ Geneviève Burdeau, « L'Union européenne et l'OMC » dans Daniel Dormoy, dir, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Réseau Vitoria, coll de droit international, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1997, 352, à la p 354.

³²⁴ Sack, *supra* note 322 à la p 1245.

des compétences ». ³²⁵ En outre, la plupart des États membres de l'UE maintiennent des délégations avec un personnel diplomatique, ce qui entraîne un dédoublement de fonctions avec le personnel de la délégation de l'UE. ³²⁶ Ainsi, seulement quelques années après l'adhésion de l'UE à la FAO, un auteur concluait qu'il n'y avait pas forcément d'avantage pour l'UE à adhérer à une organisation à moins que cela ne se produise sous une base juridique différente ou encore dans un cas où l'UE aurait une compétence exclusive dans un domaine. ³²⁷ Enfin, considérant les limitations du statut de membre-organisation de l'UE à la FAO et considérant la participation financière de l'UE et de son importance dans la gouvernance de cette organisation, la Commission était d'avis que les dites limitations entravaient sa capacité de participer pleinement aux travaux de l'organisation. ³²⁸

2. L'Organisation mondiale du Commerce

a) L'adhésion de l'UE

Le premier paragraphe de l'article XI de l'*Accord de Marrakesh instituant l'Organisation Mondiale du Commerce* prévoit que les parties contractantes au GATT de 1947, ainsi que les Communautés européennes, sous réserve de certaines conditions, constituent les Membres originels de l'OMC. ³²⁹ Ainsi, contrairement à la FAO, il n'y a pas de clause spécifique portant sur l'adhésion des ORIEs. Une procédure d'adhésion pour tout « [t]erritoire douanier distinct

³²⁵ Commission FAO 2013, *supra* note 321 à la p 5. Voir également Wouters, Odermatt et Ramopoulos, *supra* note 159 à la p 5.

³²⁶ Sack, *supra* note 322 à la p 1244.

³²⁷ *Ibid* à la p 1246.

³²⁸ Commission FAO 2013, *supra* note 321 à la p 6.

³²⁹ *Accord de Marrakesh instituant l'Organisation Mondiale du Commerce*, 15 avril 1994 en ligne: OMC <<http://goo.gl/guVSE1>>. [Accord de Marrakesh] Sur l'UE à l'OMC voir Michael Hahn et Livia Danieli, «You'll Never Walk Alone: The European Union and Its Member States in the WTO », dans Marc Bungenberg & Christoph Herrmann, dirs, *European Yearbook of International Economic Law Special Issue: Common Commercial Policy after Lisbon*, New York, Springer, 2013, à la p 49.

jouissant d'une entière autonomie dans la conduite de ses relations commerciales extérieures » est cependant prévue dans ledit accord.³³⁰ Par conséquent, à l'OMC les États et les territoires douaniers semblent être sur le même pied d'égalité.³³¹

b) Le fonctionnement

La prise de décision à l'OMC se fait généralement sous la forme d'un consensus, cependant dans l'hypothèse où un vote doit être tenu, de manière similaire à la FAO, l'UE dispose d'un nombre de votes ne pouvant dépasser celui de ses États membres.³³² En pratique, dans les différentes réunions à l'OMC, la délégation de l'UE prend presque tout le temps la parole et non pas ses différents États membres.³³³ Cependant, les États membres de l'UE peuvent s'exprimer notamment lorsqu'il est question de la loi d'un État en particulier, de questions liées à la propriété intellectuelle ou encore lors de certains comités comme celui du budget.³³⁴ Ainsi, contrairement à la situation pouvant prévaloir à la FAO, il ne semble pas y avoir à l'OMC de lourdeur administrative avant chaque réunion afin de déterminer qui de l'UE ou des États membres est compétent dans une matière donnée. L'UE est également habile à pouvoir participer aux négociations ainsi qu'à adhérer à certains accords préparés par l'OMC.³³⁵ À cet effet, l'UE est même membre de certains de ces accords de manière unique c'est-à-dire sans que ses États

³³⁰ Article XII, para 1, Accord de Marrakesh.

³³¹ Sergio Marchisio, « EU's Membership in International Organizations », dans Enzo Cannizzaro, dir, *The European Union as an Actor in International Relations*, La Haye, Kluwer Law International, 2002, 231, à la p 237.

³³² Article IX, para 1, Accord de Marrakesh.

³³³ Voir OMC, « L'Union européenne et l'OMC », en ligne: OMC <http://www.wto.org/french/thewto_f/countries_f/european_communities_f.htm>; Bernhard Jansen, « L'Union européenne et l'OMC IV » dans Daniel Dormoy, dir, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Réseau Vitoria, coll de droit international, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1997, 359, à la p 360.

³³⁴ Knud Erik Jørgensen et Ramses A Wessel, « The Position of the European Union in (other) International Organizations: Confronting Legal and Political Approaches » dans Panos Koutrakos, dir, *European Foreign Policy Legal and Political Perspectives*, Northampton (Massachusetts), Edward Elgar Publishing, 2011, 261, à la p 272.

³³⁵ Hoffmeister, *supra* note 207 à la p 43.

membres n'y soient également parties.³³⁶ Enfin, malgré certaines difficultés pratiques ayant pu survenir entre l'UE et ses États membres depuis la création de l'OMC,³³⁷ l'adhésion à cette organisation est généralement perçue comme une réussite,³³⁸ d'autant plus que l'UE y est considérée comme un membre important.³³⁹

C) L'adhésion unique de l'UE dans les organisations internationales

1. Le critère de la compétence exclusive

À l'exception de la FAO, l'UE n'est membre d'aucune autre agence spécialisée des Nations Unies.³⁴⁰ Par conséquent, il n'y a donc pas de précédent dans le système onusien où l'UE bénéficierait d'un statut de membre unique.³⁴¹ Cependant, l'UE dispose d'un tel statut dans certaines organisations internationales dont les activités sont en lien avec l'une de ses compétences exclusives. À titre d'exemple, l'UE possède une compétence exclusive dans le domaine des pêcheries³⁴² et par conséquent est membre unique de plusieurs organisations œuvrant dans ce secteur.³⁴³ Ainsi, dans la prochaine sous-section un bref examen du statut de

³³⁶ *Ibid.*

³³⁷ Eva Steinberger, « The WTO Treaty as a Mixed Agreement: Problems with the EC's and the EC Member States' Membership of the WTO » (2006) 17:4 EJIL 837; Romualdo Bermejo García et Rosana Garcíandía Garmendia, « The EU as an Actor at the WTO: its Strengths and Weaknesses throughout History » (2012) 3:1 Eastern Journal of European Studies 49 et Jens Ladefoged Mortensen, « The World Trade Organization and the European Union », dans Knud Erik Jørgensen, dir, *The European Union and International Organizations*, series Europe in the World, London/New York, Routledge, 2009, à la p 80.

³³⁸ Wouters, Odermatt et Ramopoulos, *supra* note 159 à la p 6 et Sack, *supra* note 322 à la p 1249.

³³⁹ À cet effet, afin d'apprécier l'importance de l'UE à l'OMC, un auteur compare l'UE à un éléphant avec lequel il faut faire attention voir: Bernhard Jansen, « L'Union européenne et l'OMC IV » dans Daniel Dormoy, dir, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Réseau Vitoria, coll de droit international, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1997, 359, à la p 360.

³⁴⁰ Piet Eckout, *EU External Relations Law*, 2e ed, Oxford/New York, Oxford University Press, 2011, à la p 223.

³⁴¹ Ducrest, *supra* note 24 à la p 264.

³⁴² Frid, *supra* note 159 à la p 321.

³⁴³ Voir Frid, *supra* note 159 aux pp 325 et s. En outre, l'UE est notamment membre unique du *Conseil oléicole international* et de l'*Organisation internationale du sucre*. Sack, *supra* note 322 aux pp 1240-41.

l'UE au sein de l'une des principales organisations œuvrant dans le domaine de la pêche, soit l'*Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest* (OPANO), sera effectué.

2. L'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest

À la suite de l'extension des limites de pêche à 200 milles par l'ensemble des États côtiers du nord-ouest de l'Océan Atlantique au début de l'année 1977, il a été décidé de créer une nouvelle organisation devant remplacer la *Commission internationale des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest*.³⁴⁴ Ainsi, la *Convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique nord-ouest* signée à Ottawa en 1978 institue l'OPANO.³⁴⁵ Cette organisation est composée de treize membres dont l'UE. À la différence de la FAO ou de l'OMC, l'UE est membre unique de cette organisation, à l'exception de la France qui représente les Îles St-Pierre et Miquelon ainsi que du Danemark qui représente le Groenland et les Îles Féroé.³⁴⁶

Au sein de l'OPANO, l'UE dispose de la pleine reconnaissance à titre de membre ce qui se traduit notamment par le droit de vote³⁴⁷ et la possibilité de présider des comités.³⁴⁸ Les États membres de l'UE ayant un intérêt pour diverses réunions ou groupes de travail de cette organisation peuvent être présents lors de ces travaux. Cependant, ils agissent en qualité de conseiller à la délégation de l'UE et ne sont pas autorisés à prendre la parole, représenter l'UE ou encore leur État respectif.³⁴⁹ Même si l'UE est membre unique de cette organisation, elle procède

³⁴⁴ Certains États membres de l'UE avaient adhéré à cette défunte organisation, mais l'UE n'y avait pas la qualité de membre. Voir Frid, *supra* note 159 à la p 332.

³⁴⁵ *Convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique nord-ouest*, 24 octobre 1978, en ligne: OPANO < <http://www.nafo.int/about/overview/governance/convention.pdf>>. [Convention OPANO]

³⁴⁶ « List of Contracting Parties to the Convention », Convention OPANO, à la p vi.

³⁴⁷ Article V, para 1, Convention OPANO. Il va sans dire que l'UE ne dispose dans cette organisation que d'un seul vote.

³⁴⁸ Frid, *supra* note 159 à la p 338.

³⁴⁹ *Ibid* à la p 337.

à une coordination avec ses États membres avant les réunions de l'OPANO.³⁵⁰ Mentionnons qu'afin qu'une résolution de l'OPANO puisse entrer en vigueur, une décision du Conseil européen adoptée à la majorité des États membres de l'UE est requise.³⁵¹ Par conséquent, la coordination préalable se doit d'être efficace sinon les décisions prises à l'OPANO ne seront pas respectées par les États membres. L'UE participe au financement de l'OPANO de la même manière que les autres membres de cette organisation.³⁵² Enfin, la représentation de l'UE à l'OPANO est généralement considérée comme étant un succès.³⁵³

D) Conclusion

Le présent titre a permis d'analyser la présence de l'UE dans certaines organisations internationales, que ce soit à titre de membre partagé avec les États membres de l'UE ou encore à titre de membre unique. Nous avons été en mesure d'observer que lorsque l'UE possède une compétence partagée avec ses États membres, le modèle de la FAO ne semble pas être une réussite complète. Ce modèle ne devrait d'ailleurs pas être transposé à l'OACI ou encore dans d'autres organisations. À cet effet, le modèle de représentation établi à l'OMC semble beaucoup plus efficace. En outre, il a été question de la représentation unique de l'UE dans une organisation ayant un mandat portant sur l'une de ses compétences exclusives. Ainsi, le modèle de représentation mis en place à l'OPANO est efficace dans la mesure où une coordination structurée est assurée entre l'UE et ses États membres préalablement à chacune des réunions de cette organisation. Dans tous les cas, l'étude de ces modèles est en théorie être intéressante pour notre étude. Néanmoins, comme nous l'avons mentionné précédemment, plusieurs raisons

³⁵⁰ Article XVI, Convention OPANO.

³⁵¹ Frid, *supra* note 159 à la p 338.

³⁵² *Ibid* à la p 339.

³⁵³ *Ibid* à la p 344.

institutionnelles laissent à penser qu'un amendement à la Convention de Chicago permettant à l'UE de pouvoir adhérer à l'OACI ne semble pas possible, que ce soit à court ou moyen terme.

TITRE 3 – VERS UNE NOUVELLE REPRÉSENTATION DE L'UE À L'OACI ?

Avec le développement de la politique commune des transports en Europe, certains auteurs de doctrine ont au fil des ans soulevé l'hypothèse qu'il pourrait être opportun pour l'UE de bénéficier d'un statut renouvelé à l'OACI. Par conséquent, il semblait approprié de présenter dans cette section de notre étude une revue de la littérature de différents auteurs s'étant par le passé prononcé relativement à la reconnaissance de l'UE à l'OACI. Enfin, nous procéderons à une analyse de chaque modèle de représentation que nous avons étudié dans les deux précédents titres afin de déterminer leur applicabilité à l'OACI.

A) Propositions d'auteurs

Sans vouloir attribuer plus d'importance à un auteur ou un autre, nous avons déterminé qu'il semblait approprié d'effectuer une revue de la littérature en présentant chaque proposition par ordre chronologique de publication.

1. Le besoin d'un nouveau modèle

En 1990, l'auteur Ludwig Weber écrivait que dans l'éventualité où l'UE devenait compétente dans les domaines de la Convention de Chicago, il serait envisageable que l'UE puisse être associée aux travaux de l'OACI par le biais de la double représentation.³⁵⁴

³⁵⁴ Ludwig Weber: « External Aspects of EEC Air Transport Liberalization » (1990) 15:5/6 Air Law 277, à la p 285 et « EEC Air Transport Liberalization and the Chicago Convention » (1992) 27:1 Ann Air & Sp L 245, aux pp 260-61.

Essentiellement, cet auteur suggérait qu'un représentant de la Commission européenne puisse être invité à assister aux sessions de l'Assemblée et de ses diverses commissions, ainsi qu'aux différents comités et autres instances de l'OACI.³⁵⁵ En outre, sur le même sujet, cet auteur mentionnait plus récemment, qu'il serait souhaitable pour l'OACI de parvenir à un consensus sur la participation de l'UE, car dans le futur d'autres groupes régionaux pourraient atteindre un niveau élevé d'intégration dans le domaine du transport aérien et seraient alors à la recherche d'un statut renouvelé au sein de l'Organisation.³⁵⁶

Toujours en 1990, l'auteur PPC Haanappel était d'avis que plusieurs modèles de représentation de l'UE dans les organisations internationales ayant comme objet l'aviation pourraient être envisagés et que ceux-ci seraient évolutifs.³⁵⁷ Sans mentionner spécifiquement l'OACI, l'auteur concluait que l'UE pourrait passer d'un statut allant de la pleine participation, à l'adhésion commune ou unique en fonction du développement de sa politique commune du transport aérien ainsi que de sa compétence dans ce secteur.³⁵⁸ Cet auteur concluait donc qu'il n'y avait pas comme tel un modèle de représentation mieux qu'un autre, il était donc préférable d'appliquer celui qui, selon les circonstances, semblait le plus adapté.³⁵⁹

En 1991, l'auteur Andreas Loewenstein était d'avis qu'un amendement à la Convention de Chicago permettant à l'UE d'adhérer à l'OACI ne devrait pas être formellement exclu.³⁶⁰ En outre, cet auteur était d'avis que considérant le développement de la politique commune des

³⁵⁵ *Ibid.*

³⁵⁶ Ludwig Weber, « Convention on International Civil Aviation – 60 years » (2004) 53 ZLW 289, à la p 309.

³⁵⁷ Haanappel, *supra* note 158 à la p 323.

³⁵⁸ *Ibid.*

³⁵⁹ *Ibid.*

³⁶⁰ Loewenstein, *supra* note 24 à la p 150.

transports aériens dans l'UE, il se pourrait que l'UE en vienne à développer un statut de membre *de facto* à l'OACI.³⁶¹

Le professeur Michael Milde, évoquait la possibilité en 1994 d'amender la Convention de Chicago afin de permettre aux ORIEs de pouvoir y adhérer.³⁶²

Également en 1994, l'auteur Jacques Ducrest écrivait que dans l'éventualité où l'UE en venait à recevoir de ses États membres toutes les compétences appartenant à l'OACI, un amendement à la Convention de Chicago serait selon lui nécessaire afin de prévoir l'adhésion des organisations internationales. En outre, cet auteur était d'avis que, considérant les difficultés d'amender ladite Convention, la meilleure solution pour l'UE en attendant la pleine reconnaissance serait de participer à titre de membre *de facto* de l'OACI, de manière semblable à la participation de l'UE dans le défunt GATT.³⁶³ Ainsi, pour cet auteur, cette méthode permettrait à l'UE d'exprimer les voix de ses États membres et serait en mesure de faire la promotion d'une politique européenne commune tout en essayant de tenir un rôle unificateur au sein de l'OACI, sans pour autant être membre de l'Organisation.³⁶⁴ Néanmoins, cet auteur était d'avis que cette solution ne serait que transitoire considérant l'importance toujours grandissante de la participation de l'UE dans le domaine de l'aviation civile internationale.³⁶⁵

L'année du soixantième anniversaire de la Convention de Chicago, le professeur Loïc Grard publiait un article dans lequel il semblait privilégier le modèle de représentation de la FAO. En effet, pour cet auteur un amendement à la Convention de Chicago permettant aux

³⁶¹ *Ibid.*

³⁶² Michael Milde, « The Chicago Convention – are Major Amendments Necessary or Desirable 50 Years Later ? » (1994) 19:1 Ann Air & Sp L 401, à la p 443. Voir également Milde, *supra* note 15 à la p 217.

³⁶³ Ducrest, *supra* note 24 à la p 276.

³⁶⁴ *Ibid* à la p 277.

³⁶⁵ *Ibid.*

ORIEs de pouvoir être parties à l'OACI semblait être la solution à privilégier.³⁶⁶ Cette adhésion serait accompagnée d'un protocole fixant notamment les conditions de vote permettant d'assurer à l'UE, lorsqu'elle est compétente, un poids équivalent à celui de ses États membres. En outre, un tel protocole permettrait notamment de déterminer les questions budgétaires liées au statut de membre de l'UE à l'OACI.³⁶⁷

En 2005, les auteurs Armand de Mestral et Harold Bashor écrivaient qu'il semblait y avoir un consensus à l'OACI sur la difficulté et la complexité d'amender la Convention de Chicago afin de permettre aux ORIEs de pouvoir accéder à l'Organisation.³⁶⁸ En outre, ces auteurs mentionnaient qu'un statut d'observateur octroyé à l'UE au Conseil de l'OACI serait fort probablement l'option à privilégier puisque celle-ci ne nécessiterait pas d'amendement à ladite Convention.³⁶⁹

2. Conclusion

Suite de cette brève revue de la littérature, il est possible de conclure qu'il semble unanime pour chacun de ces auteurs que l'UE mérite un statut renouvelé à l'OACI. En outre, ces auteurs s'entendent afin qu'il sera éventuellement difficile pour l'UE de ne pas avoir la qualité de membre à l'OACI. Néanmoins, il ne semble pas y avoir un consensus sur le modèle de représentation qui serait le plus approprié. Dans tous les cas, il ne faut pas perdre de vue que ces opinions ont souvent été exprimées avant que la Commission européenne n'établisse son bureau de coordination à Montréal faisant face à la Maison de l'OACI et mettre en place un mécanisme

³⁶⁶ Gard, *supra* note 74 à la p 515.

³⁶⁷ *Ibid.*

³⁶⁸ de Mestral et Bashor, *supra* note 158 à la p 225.

³⁶⁹ *Ibid.*

de coordination plus efficace. Par conséquent, avant de conclure cette étude il s'avère opportun d'essayer de déterminer quel serait aujourd'hui le statut le plus approprié pour l'UE à l'OACI.

B) Quel statut pour l'UE à l'OACI ?

1. Observateur permanent

En 2002, le scénario privilégié par la Commission consistait à obtenir pour l'UE un statut d'observateur permanent à l'OACI de manière transitoire, afin d'obtenir ultérieurement le statut de membre sur un pied d'égalité avec les États membres de l'UE.³⁷⁰ Un amendement à la Convention de Chicago permettant la création d'un statut d'observateur permanent pourrait être une solution permettant de sécuriser le statut juridique de l'UE à l'OACI. Néanmoins, cette solution nous apparaît comme n'étant que temporaire. Par conséquent, dans l'hypothèse où la Convention de Chicago est amendée pour permettre un statut d'observateur permanent, il est à penser que le statut de l'UE à l'OACI serait alors figé pour plusieurs années, de telle sorte qu'il serait difficile pour la Commission de proposer subséquemment un second amendement, permettant aux ORIEs d'obtenir la qualité de membre.

Bien que l'UE ne soit pas un observateur permanent à l'OACI, son statut actuel d'observateur *ad hoc* ne semble pas lui causer trop de limitations dans les travaux de l'Organisation puisqu'elle agit en qualité d'observateur détenant la « pleine participation ». Tel que mentionné précédemment, les principales instances à l'OACI prévoient dans leurs règles de procédure interne une disposition relativement au statut d'observateur. Par conséquent, si une instance ne prévoit pas cette possibilité, il serait beaucoup plus simple de procéder à un amendement de l'un de ces règlements plutôt que de procéder à un amendement de la

³⁷⁰ Ducrest, *supra* note 24 à la p 277.

Convention de Chicago. Nous sommes donc d'avis qu'il ne serait pas approprié pour l'UE de faire la promotion d'un amendement à la Convention de Chicago visant l'obtention d'un statut d'observateur permanent.

Enfin, il pourrait y avoir une certaine réticence à reconnaître formellement le statut d'observateur permanent dans la Convention de Chicago puisque, tout comme à l'OACI, d'autres organisations internationales semblent opter pour un statut d'observateur *ad hoc*. Cela leur permet sans aucun doute de pouvoir conserver une certaine discrétion sur les observateurs invités lors de chaque réunion ou conférences.

2. Membre *de facto*

Le statut de membre *de facto* de l'UE, comme celui détenu dans le défunt GATT, pourrait difficilement trouver application à l'OACI. En effet, l'UE ne dispose pas d'une compétence exclusive dans le domaine de l'aviation comme c'était le cas dans les domaines sous la juridiction du GATT.³⁷¹ Néanmoins, bien que peu probable, l'auteur Jacques Ducrest avance qu'en théorie, un tel scénario pourrait être possible dans les paramètres actuels de la Convention de Chicago.³⁷² Ainsi, cet auteur est d'avis qu'advenant le statut de membre *de facto*, les décisions prises par l'UE à l'OACI pourraient être juridiquement contraignantes, en se basant par analogie sur la jurisprudence de la CJUE à l'égard de la participation de l'UE dans les travaux du GATT.³⁷³ Enfin, suivant cette logique, l'UE pourrait également exercer le droit de vote de ses États membres et serait donc en mesure de détenir vingt-huit voix à l'Assemblée.³⁷⁴

³⁷¹ Ducrest, *supra* note 24 à la p 275.

³⁷² *Ibid.* L'article 65 de la Convention de Chicago pourrait possiblement permettre ce type d'arrangement.

³⁷³ *Ibid.* Voir également les articles 208(2) et 216 (2) du TFUE disposant notamment que les accords conclus par l'UE lient ses institutions et les États membres.

³⁷⁴ *Ibid.*

3. Membre partagé

La reconnaissance de l'UE à titre de membre d'une organisation internationale a certainement comme avantage de procurer à celle-ci une certaine sécurité juridique relativement à son statut. Si un amendement à la Convention de Chicago permettait un jour à l'UE de pouvoir en devenir membre de manière partagée avec ses États membres, nous sommes d'avis qu'un modèle semblable à celui de l'OMC devrait être privilégié, notamment en raison de l'absence des multiples déclarations de compétences qui alourdissent les débats entre l'UE et ses États membres. En effet, bien que l'OMC ne dispose pas d'une structure semblable à celle de l'OACI, notamment en raison de l'absence d'instance exécutive, ce modèle pourrait facilement être adapté au cadre institutionnel de l'OACI. Du point de vue de l'UE, une représentation partagée pourrait lui être avantageuse car elle serait en mesure de conserver la totalité des sièges déferés à ses États membres dans chacune des instances de l'OACI.³⁷⁵

Dans tous les cas, il est à penser qu'un tel amendement à la Convention de Chicago serait très difficile à faire adopter pour les raisons institutionnelles évoquées précédemment. Bien que l'UE puisse détenir une part importante de compétences face à ses États membres dans un domaine comme l'aviation, ceux-ci sont généralement réticents à se faire représenter intégralement par l'UE dans des organisations internationales.³⁷⁶ Par conséquent, il est à penser que dans un secteur aussi sensible que l'aviation, les États membres de l'UE ne seraient certainement pas prêts à concéder une part importante de leur souveraineté.³⁷⁷

³⁷⁵ *Ibid.*

³⁷⁶ Piet Eckhout, *EU External Relations Law*, 2e ed, Oxford/New York, Oxford University Press, 2011, à la p 223; Sack, *supra* note 322 à la p 1233; Ramses A Wessel, « The Legal Framework for the Participation of the European Union in International Institutions » (2011) 33:6 *European Integration* 621, à la 624.

³⁷⁷ Ducrest, *supra* note 24 à la p 251.

4. Membre unique

Un amendement à la Convention de Chicago octroyant le statut de membre unique à l'UE ne serait pas recommandé considérant l'état actuel de la compétence de l'UE dans le secteur de l'aviation.³⁷⁸ En effet, en plus des problèmes institutionnels liés à l'adoption d'un tel amendement, l'UE ne dispose pas actuellement d'une compétence exclusive dans le domaine de l'aviation comme c'est le cas dans le domaine des pêcheries. Néanmoins, dans l'hypothèse où l'UE bénéficierait un jour d'une compétence exclusive dans le secteur de l'aviation le modèle de l'OPANO devrait sans aucun doute être considéré. Si un tel amendement devait un jour être adopté, il est à penser que l'UE perdrait une part importante de son influence dans la prise de décisions au sein de l'OACI. En effet, elle ne pourrait plus bénéficier de ses vingt-huit sièges à l'Assemblée, de ses huit sièges au Conseil et de ses six sièges à la CNA. L'UE n'aurait donc vraisemblablement qu'un seul siège dans chacune de ces instances. À cet effet, peut-être que ce scénario trouverait certains appuis parmi les États tiers à l'UE qui auraient accès plus facilement à un siège au Conseil ou à la CNA. Pour l'auteur Jacques Ducrest, cette possibilité de voir l'UE réduite à une seule voix à l'OACI ne semble pas poser de problèmes puisque cette Organisation prend généralement des décisions par consensus.³⁷⁹ Cependant, nous sommes d'avis qu'il est stratégiquement préférable pour l'UE de conserver l'ensemble de ses voix. À cet égard, les travaux de la 38e Session de l'Assemblée laissent à penser que les consensus ne seront plus aussi faciles à obtenir lors de décisions importantes.³⁸⁰

³⁷⁸ Par ailleurs, pour l'auteur A A Mencik von Zebinnsky il ne fait pas de doute que les États membres de l'UE, n'accepteraient jamais que l'UE puisse devenir membre à part entière de l'OACI sans que ceux-ci ne puissent être représentés dans cette institution. Voir A A Mencik von Zebinnsky, « European Union External Relations in Air Transport » (1995) 20:1 Ann Air & Sp L 477, à la p 483.

³⁷⁹ Ducrest, *supra* note 24 à la p 249.

³⁸⁰ Greenaironline, « ICAO States reach agreement on roadmap towards a global MBM but Europe suffers defeat over EU ETS », 4 octobre 2013, en ligne: Greenaironline <<http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=1762>>.

Par ailleurs, l'auteur Jacques Ducrest évoque la possibilité pour les États membres de l'UE d'un jour transférer à celle-ci de « [m]anière générale et irrévocable » l'ensemble de leur souveraineté.³⁸¹ Dans cette éventualité, l'UE serait désormais un État contractant sur son espace aérien, conformément à l'article 1 de la Convention de Chicago.³⁸² Il ne serait donc pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago, il suffirait simplement à l'UE de devenir membre de l'ONU.³⁸³

En outre, d'un point de vue budgétaire, si l'UE devenait membre unique de l'OACI, cette dernière pourrait perdre près de cinq pourcent de son budget régulier puisque tel que mentionné précédemment, la contribution maximum d'un État membre est de 25 pourcent.³⁸⁴ Une solution pratique à ce problème consisterait cependant à élever le seuil minimum à 30 pourcent par le biais d'une résolution de l'Assemblée.³⁸⁵

Dans tous les cas, si l'UE détient dans le futur une compétence exclusive dans le domaine de l'aviation, il serait inéquitable pour les autres États parties à la Convention de Chicago que l'UE bénéficie d'une plus grande représentation à l'OACI. À cet effet, dans le cas où l'UE détiendrait une compétence exclusive et complète dans le domaine de l'aviation, elle devrait être traitée de manière similaire aux autres États.

³⁸¹ Ducrest, *supra* note 24 à la p 272.

³⁸² *Ibid.*

³⁸³ *Ibid* à la p 273.

³⁸⁴ Voir la Partie I, Titre 2, B), 1.2 du présent mémoire.

³⁸⁵ Ducrest, *supra* note 24 à la p 250.

CONCLUSION

Au cours de cette étude nous avons été en mesure d'apprécier la place qu'occupe l'UE à l'OACI. Ainsi, les États membres de l'UE constituent des acteurs importants à l'OACI, en raison du nombre de voix qu'ils représentent dans chacune des instances, de leurs contributions au budget de l'OACI, mais également de leur importance dans le domaine de l'aviation civile internationale. En outre, nous avons analysé le cadre dans lequel s'inscrivent les États membres de l'UE, soit celui de la CEAC. Nous avons également analysé la relation des États membres de l'UE avec les autres membres de la CEAC, notamment à travers les liens des États dans les groupes de rotation. De plus, il a été démontré que malgré sa compétence dans le secteur de l'aviation, l'UE occupe un statut qui n'est pas en parfaite adéquation avec son véritable rôle. À cet effet, la Commission européenne a essayé de mettre en place, depuis 1989, un mécanisme permettant à l'UE d'être représentée de manière indirecte à l'OACI. Au fil des ans, force est de constater que le statut de l'UE à l'OACI est de plus en plus important. À cet effet, l'UE a ouvert un bureau de représentation à Montréal où elle effectue une coordination préalable avant les réunions de l'OACI. De plus, elle est devenue partie à certains accords multilatéraux spécifiques de droit aérien et a signé en 2011 un accord renouvelé de coopération avec l'OACI qui lui a notamment permis de régler certains problèmes de nature administrative. Cependant, comme nous l'avons évoqué à plusieurs reprises, l'UE n'est pas en mesure d'obtenir un statut de membre à l'OACI en raison notamment de la rigidité des critères d'adhésion à la Convention de Chicago.

Par ailleurs, dans la deuxième partie de notre étude, nous avons analysé différents modèles de représentation utilisés par l'UE dans certaines agences spécialisées des Nations Unies et autres organisations internationales. Ainsi, en fonction du niveau de compétence de l'UE dans un secteur donné, son statut est susceptible d'être plus ou moins important dans une organisation. Cette étude a permis de conclure qu'il n'y a pas un modèle de base pouvant être transposé à chacune des

organisations de manière identique. En effet, chaque organisation possède un contexte qui lui est propre. Par conséquent, si l'UE souhaitait au cours des prochaines années modifier son modèle de représentation à l'OACI, elle ne devrait pas le calquer sur une autre organisation. Il faudrait qu'elle développe un modèle original pouvant s'adapter au contexte et à la nature technique du mandat de l'OACI.

À la suite de notre étude, nous sommes d'avis que chacune des méthodes de représentation, que ce soit celle d'observateur détenant une « pleine participation », membre *de facto*, membre partagé ou encore membre unique, pourrait s'avérer efficace. Cependant afin que l'un ou l'autre de ces modèles fonctionnent, il faudrait s'assurer que celui mis en place soit juridiquement bien structuré. De plus, l'UE possède le niveau de compétence approprié face à ses États membre dans le secteur de l'aviation. Nous sommes donc en accord avec le postulat de PPC Haanappel selon lequel plusieurs modèles de représentation peuvent convenir à l'UE en fonction de l'évolution de son niveau de compétence dans le secteur de l'aviation par rapport à celui de ses États membres.³⁸⁶ Dans tous les cas, si l'UE en venait à détenir une compétence exclusive dans le secteur de l'aviation, il lui faudrait par conséquent devenir membre unique de l'OACI. Cette situation occasionnerait cependant un repositionnement majeur dans les principales instances de l'OACI et dans les différents groupes de rotation. Or, dans l'intervalle, il pourrait être envisageable que dans quelques années l'UE puisse souhaiter obtenir un statut à l'OACI qui soit semblable à celui qu'elle détient à l'OMC. En effet, celui-ci paraît efficace et permet aux États membres de pouvoir s'exprimer sur certains sujets sans engendrer de lourdeur administrative. Néanmoins, les deux précédentes options nécessiteraient un amendement à la Convention de Chicago – à moins que l'UE ne devienne membre des Nations Unies – et comme nous l'avons vu, pareil amendement serait très complexe.

³⁸⁶ Voir la Partie II, Titre 3, A) du présent mémoire.

La question de la représentation de l'UE à l'OACI, comme dans les autres organisations internationales, est délicate car elle comporte à la fois des aspects juridiques et politiques. Par conséquent, il peut être hasardeux d'essayer de recommander une solution, car si en théorie elle pourrait sembler applicable, elle pourrait en pratique se heurter à des contraintes de nature diverses. Par conséquent, compte tenu de la compétence actuelle de l'UE dans le secteur de l'aviation ainsi que des dispositions de la Convention de Chicago, le *statut quo* est pour l'instant une solution convenable. À cet effet, si l'UE souhaite modifier son statut dans l'Organisation, elle pourrait signer d'autres accords de coopération avec l'OACI qui lui permettraient de régler des difficultés administratives pouvant survenir ou encore définir de manière plus précise les modalités de sa participation dans les instances de l'Organisation.

Dans tous les cas, la problématique soulevée par la représentation de l'UE à l'OACI est essentiellement une question marginale dans le domaine de l'aviation. Néanmoins, l'étude de cette question permet d'apprécier un aspect de la Convention de Chicago qui mériterait sans aucun doute d'être revisité. À l'aube de son soixante-dixième anniversaire, la Convention pourrait bien faire l'objet de d'autres amendements ou encore d'une réforme avant de devenir centenaire. Tel que soulevé par le professeur Nicolas Mateesco-Matte lors du cinquantième anniversaire de la Convention de Chicago, une réforme serait très probablement nécessaire afin de « [d]e réglementer et de gouverner, de manière réaliste, la navigation aérospatiale internationale du siècle à venir ».³⁸⁷

³⁸⁷ Nicolas Mateesco-Matte, « La Convention de Chicago – Quo Vadis, OACI ? » (1994) 47 RFDAS 244, à la p 263.

BIBLIOGRAPHIE

Conventions internationales de droit aérien

Convention relative à l'aviation civile internationale, 7 décembre 1944, OACI Doc 7300/9.

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, 28 mai 1999, OACI Doc 9740.

Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, 16 novembre 2001, OACI Doc 9793.

Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, 16 novembre 2001, OACI Doc 9794.

Convention relative aux dommages causés aux tiers par des aéronefs, 2 mai 2009, OACI Doc 9919 (non en vigueur).

Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs, 2 mai 2009, OACI, Doc 9920 (non en vigueur).

Protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, 4 avril 2014, en ligne: OACI <http://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Documents/Protocole_mu.pdf> (non en vigueur).

Autres conventions internationales

Convention créant une Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, 16 novembre 1945, 4 RTNU 276.

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

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982, 1834 RTNU 4.

Constitution de l'Organisation internationale du travail, en ligne: OIT <<http://goo.gl/vbos6Q>>.

Constitution de l'Organisation mondiale de la santé, en ligne: OMS <<http://goo.gl/gsAiO0>>.

Textes fondamentaux de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, vol I et II, éd 2013, en ligne: FAO <<http://goo.gl/3Vt1bz>>.

Convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique nord-ouest, 24 octobre 1978, en ligne: OPANO <<http://goo.gl/OOJO7t>>.

Accord de Marrakesh instituant l'Organisation Mondiale du Commerce, 15 avril 1994 en ligne: OMC <<http://goo.gl/guVSE1>>.

CE, *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, [2012] JO, C 326/47.

Documents des Nations Unies et autres organisations

Statut de la Communauté économique européenne auprès de l'Assemblée générale, 2266 séance plén, Doc off NU AG/Res/3208, (11 octobre 1974).

Participation de l'Union européenne aux travaux de l'Organisation des Nations Unies, Doc off AG NU, A/RES/65/276, (3 mai 2011).

ECOSOC, *Full participation of the European Community in the Commission on Sustainable Development*, Décision 1995/20, 8 février 1995, en ligne: ONU <<http://www.un.org/documents/ecosoc/dec/1995/edec1995-201.htm>>.

UNESCO, *Comptes rendus analytiques*, Conseil exécutif, 171e session, 18 au 28 avril 2005, 171 EX/SR.-10, en ligne: UNESCO <<http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001402/140211m.pdf>>.

Lois et règlements

CE, *Règlement (CE) n°1346/2000 du Conseil relatif aux procédures d'insolvabilité*, [2000] JO, L 160/1.

CE, *Règlement (CE) n° 889/2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident*, [2002] JO, L 140/2.

Jurisprudence

CJUE, *Commission c Conseil, Affaire AETR*, C-22/70, [1971] ECR, p 263.

CJUE, *International Fruit Co c Commission*, C-21 à 24/72, [1972] ECR 1219.

CJUE, C-2/91, [1993] ECR I-1075.

CJUE, *Avis 1/94*, C-1/94 [1994] ECR I-5267.

Monographies

- Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, vol 1 & 2, Chicago, The Department of State, November 1 – December 7, 1944.
- Abeyratne, Ruwantissa. *Convention on International Civil Aviation : A Commentary*, New York, Springer, 2013.
- Buergenthal, Thomas. *Law Making in the International Civil Aviation Organization*, Syracuse University Press New York, 1969.
- Coulet, William. *L'organisation européenne des transports aériens*, Thèse de doctorat, Université de Toulouse, Toulouse, Centre d'édition universitaire de l'AGET, 1958.
- Crespo, Daniel Calleja et Pablo Mendes de Leon, dir. *Achieving the Single European Sky Goals and Challenges*, The Hague, Wolters Kluwer Law & Business, 2011.
- Dempsey, Paul Stephen. *European Aviation Law*, The Hague, Kluwer Law International, 2004.
- Dempsey, Paul Stephen et Michael Milde. *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Montréal, Centre for Research in Air & Space Law, Université McGill, 2005.
- Eckout, Piet. *EU External Relations Law*, 2e ed, Oxford/New York, Oxford University Press, 2011.
- Frid, Rachel. *The Relations between the EC and International Organisations*, La Haye, Kluwer Law International, 1995.
- Goode, Sir Roy. *Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment – Official Commentary*, Rome, UNIDROIT, 2002.
- Jørgensen, Knud Erik, dir. *The European Union and International Organizations*, New York, Routledge, 2009.
- Kotaite, Assad. *My Memoirs 50 Years of International Diplomacy and Conciliation in Aviation*, Organisation de l'aviation civile internationale, Montréal, 2013.
- Loewenstein, Andreas. *European Air Law Towards a New System of International Air Transport Regulation*, Baden-Baden, Nomos, 1991.
- MacKenzie, David. *ICAO : A History of the International Civil Aviation Organization*, Toronto, University of Toronto Press Incorporated, 2010.

McGoldrick, Dominic. *International Relations Law of the European Union*, Londres, Longman, 1997.

Milde, Michael. *International Air Law and ICAO*, 2e éd, eleven international publishing, 2012.

Ministry of Foreign Affairs of the Czech Republic, *Report on the Foreign Policy of the Czech Republic between January 2006 and December 2006*, Prague, Ministry of Foreign Affairs of the Czech Republic, 2007.

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

Pépin, Gilles. *Le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale*, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux, 1961 (non-publiée).

Schermers, Henry G et Niels M Blokker. *International Institutional Law: Unity within Diversity*, 5e éd, Boston/ Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011.

Schmid, Ronald et Maria Elmar Giumulla & al, *Montreal Convention*, Alphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2006.

Simmonds, KR. « The UN Convention on the Law of the Sea 1982 and the Community's Mixed Agreements Practice », dans David O'Keefe et Henry G Schermers, dir, *Mixed Agreements*, Deventer, Kluwer, 1983.

Weber, Ludwig. *International Civil Aviation Organization*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2012.

Articles et études d'ouvrages collectifs

« Guidelines for implementation of General Assembly resolutions granting observer status on a regular basis to certain regional intergovernmental organizations, the Palestine Liberation Organization and the national liberation movements in Africa », dans United Nations Juridical Yearbook, 1975,167.

Burdeau, Geneviève. « L'Union européenne et l'OMC » dans Daniel Dormoy, dir, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Réseau Vitoria, coll de droit international, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1997, 352.

Casteleiro, Andrés Delgado. « EU Declarations of Competence to Multilateral Competence to Multilateral Agreements : A Useful Reference Base? » (2012) 17:4 European Foreign Affairs Review 491.

- Cavicchioli, Lucia. « The European Community at UNESCO: an Exceptionally Active Observer? », dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister & Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 135.
- de Mestral, Armand et Harold Bashor. « International Relationship and Context », dans *The McGill/Concordia Report on International Aviation Policy for Canada*, Montréal, McGill University – Institute of Air and Space Law, Concordia University – John Molson School of Business, 2005, 205.
- Delarue, Rudi. « ILO-EU Cooperation on Employment and Social Affairs », dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister & Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 93.
- Dormoy, Daniel. « Le statut de l'Union européenne dans les organisations internationales » dans Daniel Dormoy, dir, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Réseau Vitoria, coll de droit international, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1997, 36.
- Ducrest, Jacques. « L'Union européenne, futur membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale ? » (1994) 19:2 Ann Air & Sp L 239.
- Eggers, Barbara et Frank Hoffmeister. « UN-EU Cooperation on Public Health: the Evolving Participation of the European Community in the World Health Organization », dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister & Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 155.
- Flory, Thiébault et Frédéric-Paul Martin. « Remarques à propos des avis 1/94 et 2/92 de la Cour de justice des Communautés européennes au regard de la notion de politique commerciale commune » (1996) no 3/4 C de D eur 379.
- García, Romualdo Bermejo et Garmendía, Rosana Garciandía. « The EU as an Actor at the WTO: its Strengths and Weaknesses throughout History » (2012) 3:1 Eastern Journal of European Studies 49.
- Giemulla, Elmar M et Heiko van Schyndel. « The European Organization of Aviation », dans Elmar M Giemulla et Ludwig Weber, dir, *International and EU Aviation Law Selected Issues*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2011, 309.
- Govaere, Inge, Jeroen Capiiau, et An Vermeersch. « In-Between Seats: The Participation of the European Union in International Organizations » (2004) 9 European Foreign Affairs Review 155.
- Grard, Loïc. « L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile » (2003) 49 AFDI 492.

- Grard, Loïc. « La présence internationale de l'Union européenne se renforce » (2011) no 6 Rev dr trans alerte 57.
- Grard, Loïc. « Les nouveaux outils de coopération entre l'Union européenne et l'Organisation de l'aviation civile internationale » (2011) no 11 Rev dr trans comm 187.
- Haanappel, PPC. « The Future Relations between EEC Institutions and International Organizations Working in the Field of Civil Aviation » (1990) 15:5/6 Air Law 317.
- Hahn, Michael et Livia Danieli. «You'll Never Walk Alone: The European Union and Its Member States in the WTO », dans Marc Bungenberg & Christoph Herrmann, dirs, *European Yearbook of International Economic Law Special Issue: Common Commercial Policy after Lisbon*, New York, Springer, 2013.
- Hoffmeister, Frank. « Outsider or Frontrunner? Recent Development under International and European Law on the Status of the European Union in International Organizations and Treaty Bodies » (2007) 44 CMLR 41.
- Jacqué, Jean-Paul. « La participation de la Communauté Économique Européenne aux organisations internationales universelles » (1975) 21 AFDI 924.
- Jan Kolasa, « 'One State – One' Rule in International Universal Organizations » (1974) 6 Polish YB Intl'l L 215.
- Jansen, Bernhard. « L'Union européenne et l'OMC IV » dans Daniel Dormoy, dir, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Réseau Vitoria, coll de droit international, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1997, 359.
- Jørgensen, Knud Erik et Ramses A Wessel. « The Position of the European Union in (other) International Organizations: Confronting Legal and Political Approaches » dans Panos Koutrakos, dir, *European Foreign Policy Legal and Political Perspectives*, Northampton (Massachusetts), Edward Elgar Publishing, 2011, 261.
- Mankiewicz, René H. « Mode d'élection du Conseil – L'interprétation de l'art 50 de la Convention de Chicago » (1956) 2 AFDI 646.
- Mankiewicz, 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.
- Mankiewicz, René H. « Relations entre l'OACI et la Commission européenne de l'aviation civile » (1957) 3 AFDI 396.
- Mankiewicz, René H. « Mode d'élection et composition du Conseil Interprétation de l'article 50 de la Convention de Chicago » (1959) 5 AFDI 549.

- Mankiewick, René H. « Augmentation du nombre des membres du Conseil de l'O.A.C.I. » (1961) 7 AFDI 445.
- Mankiewick, René H. « L'Organisation de l'aviation civile internationale » (1962) 8 AFDI 675.
- Mankiewicz, René H. « L'unification du droit aérien organes et techniques de l'unification du droit aérien (public et privé) » (1970) 16:3 RD McGill 419.
- Mankiewicz, René H. « Organisation de l'aviation civile internationale » (1972) 18 AFDI 804.
- Mankiewick René H. « Organisation de l'aviation civile internationale La 21e Session de l'Assemblée » (1974) 20 AFDI 637.
- Marchisio, Sergio. « EU's Membership in International Organizations », dans Enzo Cannizzaro, dir, *The European Union as an Actor in International Relations*, La Haye, Kluwer Law International, 231.
- Mateesco-Matte, Nicolas. « La Convention de Chicago – Quo Vadis, OACI ? » (1994) 47 RFDAS 244.
- Milde, Michael. « Chicago Convention – 45 Years Later : A Note on Amendments » (1989) 14 Ann Air & Sp L 203.
- Milde, Michael. « The Chicago Convention – Are Major Amendments Necessary or Desirable 50 Years Later » (1994) 19:1 Ann Air & Sp L 401.
- Mortensen, Jens Ladefoged. « The World Trade Organization and the European Union », dans Knud Erik Jørgensen, dir, *The European Union and International Organizations*, series Europe in the World, London/New York, Routledge, 2009.
- Nedergaard, Peter. « The European Union at the ILO's International Labour Conferences: A 'double' principal-agent analysis » dans Knud Erik Jørgensen, *The European Union and International Organizations*, series Europe in the World, London/New York, Routledge, 2009.
- Nengye, Liu et Frank Maes. « Legal Constraints to the European Union's Accession to the International Maritime Organization » (2012) 43:2 Journal of Maritime Law & Commerce 279.
- Neuwahl, Nanette A. « Opinion delivered pursuant to the second paragraph of Article 228(1) of the EEC Treaty; Opinion 2/91 of 19 March 1993 » (1993) 30:6 CMLR 1185.

- Pedersen, Joergen Maersk. « FAO-EU cooperation: an ever stronger partnership » dans Jan Wouters, Frank Hoffmeister et Tom Ruys, dirs, *The United Nations and the European Union: An Ever Stronger Partnership*, La Haye, TMC Asser Press, 2006, 63.
- Pertersmann, E U. « Participation of the European Communities in the GATT: International Law and Community Law Aspects », David O’Keeffe & Henry G Schermers, *Mixed Agreements*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Europa Institute Leiden, Deventer, 1983, 167.
- Polkowska, Malgorzata. « Poland in the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) » (2014) 63:1 ZLW 74
- Sack, Jörn. « The European Community’s Membership of International Organizations » (1995) 32:5 CMLR 1227.
- Schwob, Jacques. « L’amendement à l’acte constitutif de la FAO visant à permettre l’admission en qualité de membre d’organisation d’intégration économique régionale et la Communauté économique européenne » (1993) RTD Eur 1.
- 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.
- Steinberger, Eva. « The WTO Treaty as a Mixed Agreement: Problems with the EC’s and the EC Member States’ Membership of the WTO » (2006) 17:4 EJIL 837.
- Suy, E. « Type of Observation », dans *The Status of Observers in International Organizations*, (1978) 160 Recueil des Cours, La Haye, 75.
- Talmon, Stefan. « Participation of UN Member States in the Work of the Organization: A Multicultural Alternative to Present-Day Regionalism ? », dans Sienho Yee et Jacques-Yvan Morin, dir, *Multiculturalism and International Law Essays in Honour of Edward McWhinney*, Boston/Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, 239.
- von Zebinnsky, A A Mencik. « European Union External Relations in Air Transport » (1995) 20:1 Ann Air & Sp L 477.
- Weber, Ludwig. « Les éléments de la coopération dans le cadre de la commission européenne de l’aviation civile (CEAC) » (1977) 31 RFDA 388.
- Weber, Ludwig. « External Aspects of EEC Air Transport Liberalization » (1990) 15:5/6 Air Law 277.
- Weber, Ludwig. « EEC Air Transport Liberalization and the Chicago Convention » (1992) 27:1 Ann Air & Sp L 245.

Weber, Ludwig. « Convention on International Civil Aviation – 60 years » (2004) 53 ZLW 289.

Weber, Ludwig. « International Organizations », dans Elmar M Gjemulla et Ludwig Weber, dir, *International and EU Aviation Law Selected Issues*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2011, 75.

Weber, Ludwig et Benoît Verhaegen. « Entrée en vigueur de l'article 83 bis de la Convention de Chicago: un plus pour la sécurité aérienne » (1997) 43 AFDI 551.

Weber, Ludwig et Arie Jakob. « Activities of the International Civil Aviation Organization in 2002/2003 » (2003) 38 Ann Air & Sp L 397.

Wessel, Ramses A. « The Legal Framework for the Participation of the European Union in International Institutions » (2011) 33:6 European Integration 621.

Documents de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Résolutions de l'Assemblée

A27-17, « Relations entre l'OACI et les organismes régionaux de l'aviation civile ».

A36-31, « Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions) ».

A37-21, « Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile ».

Notes de travail de l'Assemblée

OACI, A36-WP/241, Comité exécutif, « Representation of States on the ICAO Council by Members of Rotation Group ».

OACI, A36-WP/368, « Rapport du Comité exécutif sur les Points 23 et 24 de l'Ordre du jour ».

OACI, A38-WP2, Séance plénière, « Documentation relative à l'élection des États membres qui seront représentés au Conseil ».

OACI, A38-WP/17, Comité exécutif, « Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale, visant à porter le nombre des membres du Conseil à 39 ».

OACI, A38-WP/361, Séance plénière, « Statement by the Delegation of Ukraine ».

OACI, A38-WP/430, Comité exécutif, « Rapport du Comité exécutif sur le Point 17 de l'Ordre du jour ».

Autres documents

OACI, C-DEC 198/9, *Décision du Conseil, 198e Session, 9e Séance*.

OACI Doc 7559/9, *Règlement intérieur du Conseil*.

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

OACI, Doc 8229, *Règlement intérieur de la Commission de la Navigation aérienne*.

OACI, Doc 9415, A-24 Min. P/1-15.

OACI, DCW Doc 37, « Final Clauses Article 49 – Accession of Regional Economic Integration Organisations », dans *International Conference on Air Law*, vol II Documents, OACI Doc 9775-DC/2.

OACI, Doc 10022, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013)*.

OACI, State Letter, Réf. : S 5/3-13/54, « Nominations for the Air Navigation Commission », 4 juin 2013.

OACI, Lettre, Ref. A 1/8-13/79, « Assessments payable by Member States for 2014 and Outstanding amounts due for prior years », 29 November 2013.

Sites internet

OACI, Communiqué de presse, « L'Assemblée de l'OACI élit un nouveau Conseil pour un mandat de trois ans », 1 octobre 2013, en ligne: OACI <<http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.35.13.fr.pdf>>

OACI, « Status of the European Union with regard to International Air Law Instruments », en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/european_union_en.pdf>.

OACI, « Liste des États parties au *Protocole portant amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale [Paragraphe final, texte arabe] signé à Montréal le 29 septembre 1995* », en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/FinAR_FR.pdf>.

OACI, « Liste des États parties à la Convention de Capetown », en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/CapeTown-Conv_FR.pdf>

OACI, « Liste des États parties au Protocole aéronautique », en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/CapeTown-Conv_FR.pdf>

OACI, « Liste des États parties à la Convention de Montréal », OACI, en ligne: OACI <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf>.

OACI, Commission de la Navigation aérienne, en ligne: OACI <<http://www.icao.int/about-icao/Documents/ANC.pdf>>.

Documents de la Conférence européenne de l'aviation civile

CEAC, *Résolution instituant officiellement la CEAC*, ECAC/1-Res.1, 1955.

CEAC, *Constitution de la CEAC et Règlement intérieur*, ECAC.CEAC Doc n° 20, 5e édition, 2003.

CEAC, « Mission » en ligne: CEAC <https://www.ecac-ceac.org/a_propos_de_la_ceac/mission_fr>.

CEAC, « États membres de la CEAC », en ligne : CEAC <https://www.ecac-ceac.org/a_propos_de_la_ceac/etats_membres_de_la_ceac>.

Documents relatifs aux États membres de l'OACI

Commission Arabe de l'Aviation Civile, en ligne: ACAC <<http://www.acac.org.ma>>.

Commission Africaine de l'Aviation Civile, en ligne: CAFAC <<http://www.afcac.org>>.

Commission Latino-Américaine de l'Aviation Civile, en ligne: CLAC <<http://clacsec.icao.int>>.

Groupe ABIS, en ligne: ABIS <<http://www.abisgroup.org>>.

Groupe de régionale d'Europe centrale, « Memorandum of Understanding on Cooperation and Representation on the Council of the International Civil Aviation Organisation », en ligne: <http://www.ulc.gov.pl/_download/cerg/memorandum_of_understanding.pdf>

Groupe de rotation des Mers Noires et Caspiennes le document s'intitulant, « Agreed Minutes of the meeting between the representatives of the Civil Aviation Authorities of Azerbaijan, Georgia, Moldova, Turkey and Ukraine held in Istanbul, 10-11 January 2013 » [non publié, archivé dans les dossiers de l'auteur].

NORDICAO, en ligne: NORDICAO <<http://www.nordicao.org>>.

NORDICAO, « Draft Manual for NORDICAO 2013 » [non publié, archivé dans les dossiers de l'auteur].

Délégation de la Turquie à l'OACI, « Statement of the Government of Turkey at the 38th Session of the Assembly », 1 Octobre 2010, en ligne: <<http://icao.pr.mfa.gov.tr/ShowSpeech.aspx?ID=4947>>.

Lionel Alain-Dupuis, « Discours d'adieu du Représentant permanent du Canada au Conseil de l'OACI, Doyen des Membres du Conseil », présenté au Conseil de l'OACI à Montréal, 29 juin 2011 [non publié, archivé dans les dossiers de l'auteur].

Documents de l'Union européenne

CE, *Décision du Conseil du 20 décembre 1979 instituant une procédure en ce qui concerne les relations entre les États membres et pays tiers dans le domaine des transports aériens ainsi que les actions relatives à ce domaine au sein des organisations internationales* (80/50/CEE), [1980] JO L 18/24.

CE, *Relations des Communautés européennes avec les organisations internationales objectif 92 une Europe sans frontières*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 1989.

CE, *Livre blanc, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, COM(2001) 370, Bruxelles, 12 septembre 2001.

CE, *Décision 2001/539/CE du Conseil du 5 avril 2001 concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal)*, [2001] JO, L 194.

CE, Commission, *Recommandation de la Commission au Conseil visant à autoriser la Commission à ouvrir et à conduire des négociations avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur les conditions et modalités d'adhésion de la Communauté européenne*, SEC/2002/0381 final, Bruxelles, 9 avril 2002.

CE, *Protocole de coopération entre l'Union européenne et l'Organisation de l'aviation civile internationale fournissant un cadre de coopération renforcée*, [2011] JO, L 232.

CE, Communication de la Commission au Conseil, *Le rôle de l'Union européenne dans l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) après le traité de Lisbonne: mise à jour de la déclaration de compétences et nouveaux arrangements entre le Conseil et la Commission pour l'exercice des droits de l'UE et de ses États membres liés à leur qualité de membre*, COM (2013) 333 final, 29 mai 2013.

CE, « Note to the College of Commissioners from President Barroso and Vice-President Ashton on the implementation of the ‘Strategy for the Progressive Improvement of the EU Status in International Organisations and other fora in line with the Objectives of the Treaty of Lisbon(C(2012) 9420 Final)’ », Bruxelles, 19 décembre 2013, INFO(2013) 115.

CE, Communication to the Commission from the President in agreement with the Vice-president Ashton, « Strategy for the Progressive Improvement of the EU Status in International Organisations and other fora in line with the Objectives of the Treaty of Lisbon », (C(2012) 9420 Final), Bruxelles, 20 décembre 2013.

CE, « Annex to ‘Communication to the Commission from the President in agreement with the Vice-president Ashton, Strategy for the Progressive Improvement of the EU Status in International Organisations and other fora in line with the Objectives of the Treaty of Lisbon(C(2012) 9420 Final)’ », Bruxelles, 20 décembre 2013.

CE, *Échange de lettres du 21 et 22 décembre 1989 entre la Commission européenne et l’OIT, [1989] JO C 24/8 renouvelé par l’échange de lettres du 14 mai 2001, [2001] JO C 165/23.*

CE, Commission européenne, « Organisation mondiale des douanes », en ligne: Europa <http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/international_affairs/wco/index_fr.htm>.

CE, Commission européenne, « The European Union at ICAO », en ligne: Europa <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/european_community_icao/index_en.htm>.

CE, Commission européenne, « Politique de droit pénal », en ligne: Europa <http://ec.europa.eu/justice/criminal/criminal-law-policy/index_fr.htm>.

CE, Commission européenne, « Délégation de l’Union européenne au Canada », en ligne : Europa <http://eeas.europa.eu/delegations/canada/about_us/eu_icao/index_fr.htm>.

Sources électroniques

Études

Blommé, Linnéa. « The Impact of the European Community Law on the Work within the ILO », Basis for the discussion at the Nordic Tripartite Seminar: Conflicts of Norms between the ILO and the EU – how can they be solved?, 18 avril 2008, Stockholm, en ligne: Université de Stockholm <<http://goo.gl/OFGEVv>>.

Ferri, Delia. « EU Participation in the UNESCO Convention on the Protection and Promotion of the Diversity and Cultural Expressions: Some Constitutional Remarks », European Diversity and Autonomy Paper, EDAP 3/2005, en ligne: <http://aei.pitt.edu/6167/1/2005_edap03.pdf>.

van Schaik, Louise. *Getting Better: the European Union's Performance in the World Health Organization*, Global Health Paper, no 1, 2009, en ligne: <<http://goo.gl/Xa79AL>>.

Wouters, Jean, Jed Odermatt et Thomas Ramopoulos, « The EU in the World of International Organizations : Diplomatic Aspirations, Legal Hurdles and Political Realities », Working Paper No. 121 – September 2013, Leuven Centre for Global Governance Studies, Katholieke Universiteit Leuven, en ligne : <<http://goo.gl/mK0OL3>>.

Sites internet

OMC, « L'Union européenne et l'OMC », en ligne: OMC <http://www.wto.org/french/thewto_f/countries_f/european_communities_f.htm>.

OMS, «Liste complète des signataires et des Parties à la Convention-cadre de l'OMS pour la lutte antitabac », en ligne: OMS <http://www.who.int/fctc/signatories_parties/fr>.

Wikileaks, « EU additionality at ICAO : EC Efforts to obtain Observer Status », en ligne : Wikileaks <https://www.wikileaks.org/plusd/cables/04MONTREAL1464_a.html>.

Médias électroniques

Greenaironline, « ICAO States reach agreement on roadmap towards a global MBM but Europe Suffers defeat over EU ETS », 4 octobre 2013, en ligne: Greenaironline <<http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=1762>>.

Alissa J Ruben, « U.S. Loses Voting Rights at Unesco », The New York Times, 8 Novembre 2013, en ligne: The New York Times <http://www.nytimes.com/2013/11/09/us/politics/us-loses-voting-rights-at-unesco.html?_r=0>.