Point 2 : Examen du programme général des travaux du Comité juridique

Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago

2:1 Le Comité examine la note LC/40-WP/2-5, *Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago*, présentée par le Président de l'Équipe spéciale sur l'article 12[1] (ci-après l'Équipe spéciale), ainsi que son appendice qui contient le rapport de l'Équipe spéciale. De nombreuses délégations remercient l'Équipe spéciale pour la rédaction de son rapport, saluant l'important travail accompli pour traiter cette question complexe et ancienne. Le Comité approuve le rapport de l'Équipe spéciale, en soulignant qu'il constituera pour les États un document de référence synthétique et utile concernant l'article 12 et sa mise en œuvre.

2:2 Une délégation souligne que la référence aux « règles et règlements en vigueur pour le vol et la manœuvre des aéronefs » figurant à l'article 12 de la Convention de Chicago concerne les normes énoncées dans l'Annexe 2 – *Règles de l'air* à la Convention de Chicago, à moins que le Conseil ne désigne d'autres règles de l'air, et que le terme « poursuivre » peut englober des mesures administratives, des mesures de droit civil ou encore des mesures de mise en conformité, et pas uniquement des procédures pénales.

2:3 En ce qui concerne l'illustration relative à la classification de l'espace aérien au regard de la Convention sur le droit de la mer et de la Convention de Chicago, figurant dans l'appendice D du rapport de l'Équipe spéciale, ainsi que son application en zone économique exclusive (ZEE), une délégation souligne la nécessité de préciser où commence une telle zone. Une autre délégation précise que le terme « haute mer », tel qu'il est utilisé à l'article 12 de la Convention de Chicago, désigne les eaux situées au-delà des eaux territoriales, et que son sens diffère de celui qui lui est donné dans la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (Montego Bay, 1982).

2:4 S'agissant de l'outil en ligne proposé pour échanger des informations dans le cadre de l'article 12 de la Convention de Chicago, plusieurs délégations estiment que l'OACI est la mieux placée pour héberger un tel outil et que celui-ci devrait être mis en service dès que possible. Certaines délégations soulignent qu'il est nécessaire de faire une utilisation responsable des données collectées grâce à cet outil, tandis qu'une autre délégation insiste sur le fait que cet outil devait rester un outil d'aide, sans caractère contraignant.

2:5 Une délégation souligne le fait que l'utilisation de cet outil ne devrait pas se substituer aux garanties de procédure prévues par le cadre juridique national. En réponse, le Président indique que l'outil vise uniquement à faciliter la communication et le suivi entre les États.

2:6 Le Comité approuve les recommandations formulées dans la note LC/40-WP/2-5, notamment celles visant à mettre le rapport de l'Équipe spéciale à la disposition des États, des organisations internationales et des acteurs de l'aviation concernés, à titre d'orientations informatives et pratiques.

2:7 Le Comité prend aussi note des informations contenues dans la note LC/40-WP/2-12, *Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago*, présentée par l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA). Quelques délégations appellent l'attention sur la proposition figurant dans la note LC/40-WP/2-12, concernant l'utilisation future de l'outil pour renforcer la sécurité et prévenir toute dérogation aux règles et

[1] M. Jonathan Aleck (Australie)

règlements applicables au vol et à la manœuvre des aéronefs. La même proposition se retrouve également dans la note de travail LC/40-WP/2-5, paragraphe 4.1, alinéa d), parmi les recommandations approuvées par un grand nombre de délégations.

Transport aérien international et lois de protection des données

2:8 Le Secrétariat présente la note LC/40-WP/2-2 (Révision n° 1), qui rend compte des travaux menés par le Secrétariat et le Groupe d'étude du Secrétariat sur les interactions entre le transport aérien international et les lois de protection des données (SSG-DPL), notamment l'étude juridique sur les lois relatives à la protection des données dans le transport aérien international. Les principales conclusions relatives aux résultats de cette étude juridique, ainsi que les mesures recommandées par le SSG-DPL, sont jointes à la note de travail. Un grand nombre de délégations prenant la parole expriment leur soutien à la note et leur satisfaction quant au travail accompli. Une délégation qui prend la parole met en doute la possibilité d'élaborer des éléments indicatifs non contraignants, et fait observer que la protection des données personnelles dépasse le cadre de l'aviation civile internationale et que la souveraineté des États doit être respectée. Le Comité prend note des progrès réalisés concernant ce point du programme général des travaux et approuve les mesures recommandées, notamment l'élaboration d'éléments indicatifs non contraignants, tout en reconnaissant que la réglementation en matière de protection des données relève de la compétence souveraine de chaque État conformément à son cadre juridique national.

2:9 En ce qui concerne la note de travail LC/40-WP/2-8, présenté par l'IATA, le Comité prend note des considérations et des recommandations propres au transport aérien international qui y sont exposées et se dit favorable à ce qu'elles soient prises en considération, le cas échéant, dans l'élaboration d'éléments indicatifs par le SSG-DPL. Une délégation estime qu'il est nécessaire que l'OACI mette au point une plateforme, accessible à tous les États membres, afin de faciliter le regroupement d'informations sur les lois, règlements et pratiques optimales venant des États. Le Secrétariat précise que le SSG-DPL examinera la proposition relative à une plateforme numérique dans le cadre de son évaluation et déterminera la marche à suivre appropriée.

Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international

2:10 Le Secrétariat présente la note LC/40-WP/2-1, qui rend compte des activités relatives aux points 4 et 5 du programme général des travaux du Comité juridique menées pendant et depuis la 42e session de l'Assemblée. La note souligne l'importance du point 4, compte tenu en particulier du fait que l'Assemblée a affirmé que la ratification contribue de manière importante à la promotion de l'état de droit, conformément au nouvel objectif stratégique « La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis ». La note décrit aussi la priorité donnée à huit traités clés, à savoir les Protocoles de 2016 portant amendement des articles 50, alinéa a), et 56 de la Convention de Chicago, la Convention de Montréal de 1999, les instruments de Beijing de 2010, le Protocole de Montréal de 2014 et les protocoles concernant le paragraphe final des versions arabe et chinoise de la Convention de Chicago. Le Comité est informé de la tenue d'activités de ratification des traités de droit aérien international, de leur succès et des activités futures.

2:11 L'ALADA présente la note LC/40-WP/2-10 qui propose d'introduire des modalités de travail préparatoires destinées à compléter les activités existantes visant à promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international et à faciliter la participation des États aux instruments de droit aérien.

2:12 Toutes les délégations prenant la parole expriment leur soutien et leur reconnaissance au Secrétariat pour les efforts qu'il déploie continuellement pour promouvoir la ratification des instruments de

droit aérien international ; certaines délégations soulignent notamment que la ratification est essentielle pour l'aviation civile internationale et indiquent avec préoccupation que l'absence de ratification suscite une application disparate des traités. Quelques délégations soulignent les difficultés rencontrées au niveau national pour faire avancer le processus de ratification, notamment en raison de priorités législatives concurrentes et des délais nécessaires à ce processus. Plusieurs délégations estiment qu'une assistance plus ciblée de l'OACI sera utile aux États, car elle permettra d'étudier différentes approches législatives et de proposer des dispositions législatives types, notamment en ce qui concerne les petits États insulaires membres de l'Organisation. Une délégation affirme que les orientations relatives à la procédure à suivre pour devenir partie à un traité devraient être plus nuancées, car certains États ne peuvent, en raison de leur système juridique, procéder à une « ratification ». Au lieu de cela, ils adhèrent à un traité, l'acceptent ou l'approuvent.

2:13 Rappelant qu'elle a accueilli le premier atelier sur les traités relatifs au droit aérien en 2023, une délégation propose que les États ayant ratifié un nombre important des traités relatifs au droit aérien mentionnés dans la note LC/40-WP/2-1 envisagent de partager leur savoir-faire avec des États qui ont besoin d'aide dans le cadre de leurs processus de ratification. Une autre délégation prie instamment les États d'examiner la possibilité d'accueillir des ateliers consacrés au droit aérien international, en invoquant l'expérience enrichissante qu'elle a acquise dans ce domaine au début de l'année.

2:14 Plusieurs délégations indiquent que leur État est en passe de ratifier un ou plusieurs des traités majeurs mentionnés dans la note LC/40-WP/2-1. Une délégation réitère sa position de longue date concernant le Protocole de Montréal de 2014, invoquant les obstacles à sa ratification compte tenu notamment des dispositions qui y figurent sur les agents de sûreté en vol. Une autre délégation met en avant sa loi sur l'aviation civile, récemment révisée, qui s'aligne sur les traités internationaux pertinents relatifs au droit aérien, notamment la Convention de Montréal de 1999, et qui prévoit l'harmonisation du régime de responsabilité.

2:15 S'agissant de la note LC/40-WP/2-10, présentée par l'ALADA, le Comité prend note de son contenu et de la proposition concernant une étude sur la mise en place de modalités de travail ou de consultations préparatoires destinées à compléter les activités existantes visant à promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international et à faciliter la participation des États aux instruments de droit aérien.

2:16 En conclusion, la Présidente réitère les remerciements exprimés par les délégations pour le travail accompli par la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), en particulier ses contributions constantes et fructueuses visant à promouvoir la ratification des traités de droit aérien international. Elle souligne que le Comité soutient les efforts déployés par les États pour accueillir des ateliers sur la ratification, des séminaires juridiques et des cours de droit aérien international dans leurs régions, et qu'il les encourage à poursuivre ces efforts, notamment dans le cadre des activités futures présentées au paragraphe 5 de la note LC/40-WP/2-1. La Présidente indique que plusieurs délégations sont de l'avis que la ratification des traités relatifs à l'aviation civile internationale reste essentielle pour garantir l'harmonisation réglementaire, la sécurité juridique et la mise en œuvre effective des obligations découlant de la Convention de Chicago et d'autres instruments connexes. Toutefois, des difficultés subsistent quant à la transposition et à l'intégration de ces traités dans les ordonnancements juridiques nationaux, notamment en raison de contraintes institutionnelles, de la complexité des procédures législatives nationales et de la nécessité d'améliorer la coordination entre les différentes entités gouvernementales. Dans ce contexte, elle réitère que les délégations ont mis en avant l'importance du renforcement de la coopération et de la promotion des activités de développement des capacités et des manifestations techniques, qu'elles considèrent comme des mécanismes essentiels pour aider les États à surmonter ces défis.

Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants

2:17 Par la suite, le Comité prend note du paragraphe 4 de la note LC/40-WP/2-1 et des travaux en cours de l'OACI concernant le point 5 du programme général des travaux du Comité juridique intitulé : « Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants ». Le Comité est informé du fait qu'une étude juridique visant à évaluer la transposition des dispositions de traités internationaux dans le cadre juridique national en matière de cybermenaces pesant sur la sûreté de l'aviation sera lancée prochainement.

2:18 Le Comité examine également la note LC/40-WP/2-7, présentée par l'Afrique du Sud, qui met en évidence les défis liés à l'attribution de la responsabilité, à la compétence juridictionnelle, à l'application de la loi, et à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de cyberincident affectant l'aviation civile, et préconise une évaluation continue du cadre juridique international. Le Comité est aussi saisi de la note LC/40-WP/2-13, présentée par l'ALADA, qui met en évidence l'interprétation et la mise en œuvre effective des instruments existants, ainsi que l'examen des questions de compétence et de coopération internationale.

2:19 Certaines délégations soulignent également l'importance de la Convention de Beijing et de son Protocole de 2010 pour la lutte contre les cybermenaces pesant sur l'aviation civile internationale et appellent instamment à leur ratification.

2:20 De nombreuses délégations se déclarent favorables à la poursuite des travaux visant à évaluer l'application des instruments de droit aérien existants aux cybermenaces pesant sur l'aviation civile internationale. Une délégation estime que l'analyse devrait tenir compte de la *Convention des Nations Unies contre la cybercriminalité* (2024) et de la *Convention du Conseil de l'Europe sur la cybercriminalité* (2001). Elle souligne notamment la nécessité d'assurer une coordination avec les instances techniques compétentes, d'éviter les doubles emplois, de respecter les cadres juridiques nationaux des États et leurs capacités de mise en œuvre, ainsi que de protéger les renseignements sensibles relatifs à l'exploitation et à la cybersécurité. Une autre délégation fait remarquer que toute autre mesure juridique internationale devrait s'appuyer sur les résultats de cette évaluation.

2:21 Certaines délégations émettent des réserves, estimant que le champ d'application proposé figurant dans la note LC/40-WP/2-7, semble dépasser le mandat et le domaine de compétence du Comité juridique. Une autre délégation s'estime défavorable à la poursuite des travaux du Comité juridique visant à évaluer l'ajout de nouveaux instruments au cadre juridique international, estimant que ce dernier est déjà en mesure de faire face aux cybermenaces.

2:22 Un observateur souligne l'importance de la cybersécurité pour les entreprises de transport aérien, tout en précisant que les questions liées à la responsabilité et à l'indemnisation, traitées au paragraphe 2.9 de la note LC/40-WP/2-7, ne relèvent pas de la portée du point à l'examen. Un autre observateur met l'accent sur la protection des données opérationnelles et sur les incidences potentielles pour l'équipage de conduite.

2:23 Rappelant la résolution A42-19 de l'Assemblée, le Secrétariat précise que les questions soulevées pourraient être traitées dans le cadre des travaux que l'OACI mène actuellement sur la cybersécurité et de l'enquête prévue auprès des États, ainsi qu'en favorisant une adhésion plus large à la Convention de Beijing et à son Protocole de 2010.

2:24 Le Comité appuie la poursuite de l'évaluation du cadre juridique international concernant les cybermenaces pesant sur l'aviation civile et fait valoir qu'il est souhaitable de continuer à promouvoir la ratification et la mise en œuvre effective des instruments de droit aérien international applicables, notamment la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et le Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs de 2010.

Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile

2:25 Le Secrétariat présente la note LC/40-WP/2-4 consacrée aux travaux du Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) et de ses sous-groupes, y compris l'analyse juridique de certaines dispositions de la Convention de Chicago figurant dans l'appendice de la note. Le Comité se félicite des progrès accomplis et exprime un soutien sans réserve à la poursuite de ces activités. S'agissant des travaux du SSG-LIPA, plusieurs délégations réaffirment la nécessité d'élaborer de toute urgence un cadre provisoire régissant l'exploitation technique des aéronefs sans pilote en haute mer, qui ne relève pas du champ d'application de l'Annexe 6, partie 4. Quelques délégations soulignent l'importance du travail du sous-groupe de la terminologie, nouvellement créé, pour remédier aux incohérences terminologiques et appuyer les travaux techniques en cours en favorisant la cohérence.

2:26 En ce qui concerne la note LC/40-WP/2-9, présentée par la République dominicaine, le Comité prend connaissance des renseignements fournis sur les questions juridiques relatives aux UAS et à l'AAM. Il constate que de nombreuses questions soulevées font déjà l'objet d'un suivi, ou qu'il est prévu d'y donner suite, dans le cadre du programme de travail du SSG-LIPA et d'autres organes compétents de l'OACI, et encourage la poursuite de la coordination entre les organes concernés afin de garantir une approche juridique cohérente.

2:27 S'agissant de la note LC/40-WP/2-11, présentée par l'ALADA, le Comité constate que les questions soulevées au sujet de l'application des instruments internationaux relatifs à la responsabilité aux opérations d'aéronefs sans pilote pourraient être examinées dans le cadre du programme de travail courant du sous-groupe sur la responsabilité et la sûreté du SSG-LIPA.

Examen juridique de l'analyse de l'application de l'article 15 de la Convention de Chicago réalisée par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien

2:28 Au nom de la Présidente[2] du Groupe d'étude du Secrétariat sur l'article 15 (SSG-A15), la Vice-Présidente[3] du groupe présente la note LC/40-WP/2-6. Il est rappelé qu'à sa 42e session (Montréal, 23 septembre — 3 octobre 2025), l'Assemblée a ajouté un nouveau point au programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « Examen juridique de l'analyse de l'application de l'article 15 de la Convention de Chicago réalisée par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien ». Au titre de ce nouveau point, le Comité devait effectuer et terminer pour 2026 un examen juridique de l'analyse réalisée par l'ATRP, comprenant les trois projets suivants : i) un projet d'éléments indicatifs sur l'article 15 de la Convention de Chicago ; ii) un projet de lettre aux États contractants précisant les obligations au titre de l'article 15 ; et iii) un projet de processus pour l'examen par le Conseil de l'OACI des observations formulées par les États contractants intéressés concernant les redevances imposées par d'autres États pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations. Il est expliqué que le SSG-A15 a été créé en janvier 2026 pour faciliter les travaux ; ce groupe est composé d'experts juridiques désignés par les États contractants invités, de représentants d'une organisation internationale et des groupes d'experts compétents de l'OACI.

[2] Mme Lena-Maria Gaese (Allemagne).
[3] Mme Maria Makalla Memba (Tanzanie).

Le SSG-A15 a tenu une série de réunions virtuelles entre mars et juillet 2026, au cours desquelles il a examiné les projets de documents de l'ATRP afin d'assurer leur cohérence avec l'article 15 de la Convention de Chicago. Il est également expliqué que la note LC/40-WP/2-6 contient le compte rendu des délibérations, des conclusions et des recommandations du SSG-A15, auquel sont annexées des versions révisées et annotées des projets de documents de l'ATRP tenant compte des modifications proposées par le groupe d'étude à la suite de l'examen juridique.

2:29 Plusieurs délégations saluent le travail accompli par le SSG-A15 en soulignant que le peu de temps dont le SSG-A15 disposait pour mener à bien l'examen juridique demandé par l'Assemblée n'avait pas nui à la profondeur, à la rigueur et à la qualité de l'examen.

2:30 Une délégation émet de fortes réserves sur les conclusions et recommandations du SSG-A15 contenues dans la note LC/40-WP/2-6. À son avis, les conclusions du groupe d'étude laissent entendre que le fait pour un État d'accorder à un transporteur aérien étranger le droit d'effectuer des vols de transit sur son territoire, sous réserve que le transporteur conclue un accord commercial comportant certaines obligations financières avec un transporteur aérien national de cet État, enfreint l'article 15 de la Convention de Chicago. Elle juge qu'une telle interprétation de l'article 15 est excessive et incompatible avec les règles générales d'interprétation des traités énoncées à l'article 31 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. À cet égard, la délégation déclare que, dans la mesure où l'article 15 interdit à un État d'imposer des redevances, des droits ou d'autres charges pour le droit de transit sur son territoire, les accords commerciaux conclus par les transporteurs aériens aux fins de l'exercice des droits de première liberté de l'air visent, en substance, à la redistribution des recettes entre les transporteurs aériens et, par conséquent, ne constituent pas le paiement de redevances à l'État, et encore moins de taxes. De plus, la délégation note que, si l'article 15 concerne les redevances imposées par l'État, les accords commerciaux conclus par les transporteurs aériens en lien avec l'octroi de droits de survol du territoire d'un État concernent l'exécution, par un transporteur aérien, d'obligations financières ou contractuelles envers son cocontractant, à savoir un autre transporteur aérien, qui est une organisation commerciale et une entité économique indépendante et non un État. La délégation considère que l'interprétation de l'article 15, comme celle de tout autre traité international, devrait être laissée avant tout à ses parties, à savoir les États eux-mêmes, plutôt qu'au SSG-A15, aux travaux duquel la délégation n'a pas été invitée à participer. Compte tenu de ce qui précède, la délégation prie instamment le Comité de s'abstenir d'adopter les recommandations du SSG-A15 à ce stade ou, à défaut, de n'approuver ces recommandations que sous une forme modifiée, sans référence à l'interprétation susmentionnée de l'article 15.

2:31 Une délégation, appuyée par d'autres, estime que la proposition faite par le SSG-A15, à savoir que le lien avec les coûts découle de l'article 15 et s'applique donc aux redevances aéroportuaires, dépasse le champ d'application de cet article et soulève des questions plus larges. À l'appui de ce point de vue, un observateur note que la demande initiale faite par l'Assemblée au Comité juridique concerne l'application de l'article 15 dans le contexte des questions liées à l'accès à l'espace aérien. L'observateur note que la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) est un document exhaustif qui témoigne de décennies d'équilibre minutieux entre les usagers, les prestataires et les États, et qui comprend des principes en matière de recouvrement des coûts. De l'avis de cet observateur, le lien avec les coûts est avant tout un principe économique qui ne devrait pas être transformé en une obligation juridique au titre de l'article 15. Son interprétation et ses incidences sur les redevances d'utilisation devraient faire l'objet d'avis formels du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP).

2:32 Plusieurs délégations précisent que le lien avec les coûts n'équivaut pas à un recouvrement des coûts.

2:33 Une délégation, appuyée par quelques autres, propose des modifications rédactionnelles au projet de texte révisé pour en garantir la cohérence avec l'article 5 de la Convention de Chicago. Une autre délégation fait une proposition supplémentaire de modification du projet de texte révisé, à savoir qu'en ce qui concerne l'uniformité des conditions, les comparaisons devraient se faire entre les aéronefs nationaux et étrangers plutôt qu'entre les aéronefs de tout autre État contractant. Elle émet aussi l'avis aussi que la suppression par le SSG-A15 du mot « *scheduled* » du paragraphe 2 du chapitre 3 du projet d'éléments indicatifs de l'ATRP risque de réduire l'importance de l'article 5.

2:34 Quelques délégations sont d'avis que, pour garantir la clarté juridique, des précisions supplémentaires peuvent être apportées aux projets de documents de l'ATRP et que, compte tenu du principe de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* », il faudrait accorder davantage de temps à l'examen de toutes les questions importantes nécessitant l'attention du Comité, avant la conclusion des travaux du SSG-A15, en faisant remarquer que cette mesure garantirait une participation plus large des États n'ayant pas pris part à l'examen juridique.

2:35 Une délégation souligne la nécessité de distinguer le processus d'examen du Conseil prévu à l'article 15 de sa fonction de règlement des différends prévue à l'article 84 de la Convention de Chicago, en faisant remarquer que l'absence de cette distinction créerait des voies juridiques parallèles pour les États. Cette délégation propose d'inclure une clause prévoyant un mécanisme partiellement séquentiel, afin d'empêcher un État de recourir à la procédure d'examen prévue à l'article 15 lorsque la même question est déjà pendante devant le Conseil en vertu de l'article 84.

2:36 Résumant les débats, la Présidente du Comité fait observer qu'une nette majorité d'États et un observateur ont exprimé leur soutien à l'examen juridique qu'a effectué le SSG-A15 de l'analyse réalisée par l'ATRP sur l'application de l'article 15 de la Convention de Chicago, et ont donc approuvé les conclusions et recommandations du SSG-A15. Les résultats du SSG-A15 établissent une distinction claire entre les obligations contraignantes découlant de la Convention et les politiques de l'OACI. La Présidente mentionne par ailleurs qu'une majorité des délégations estiment que le Comité juridique s'est acquitté de sa mission de façon satisfaisante, tout en reconnaissant que des travaux techniques supplémentaires sur les projets de documents pourraient être menés dans d'autres instances. Toutefois, comme l'indique également la Présidente dans sa synthèse des débats, certaines délégations ont formulé l'avis que cette question devrait être examinée plus avant par le Comité juridique.

2:37 Certaines délégations déclarent en outre, à l'instar du rapport du SSG-A15, qu'il appartient au Conseil de se prononcer sur la nécessité d'une procédure distincte pour l'examen par le Conseil des observations formulées en vertu de l'article 15. Certaines délégations prennent la parole pour préciser que le SSG-A15 a effectué un examen juridique de la procédure proposée dans les projets de documents et a souligné les principes juridiques à prendre en compte si le Conseil venait à se prononcer en faveur d'une procédure spécifique.

Examen du rôle de la Commission technique internationale des explosifs dans le cadre de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*

2:38 Le Comité se penche sur la question de l'examen du rôle de la Commission technique internationale des explosifs (IETC) dans le cadre de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Convention MEX), sur la base du rapport final du rapporteur et de la note LC/40-WP/2-3, contenant le rapport du groupe des « Amis de la Présidence » (FCG). Le rapporteur conclut qu'il n'existe pas, à ce stade, de fondements juridiques, institutionnels et probatoires suffisants pour modifier la Convention MEX en vue de redéfinir la mission de l'IETC ou de dissoudre cette dernière, et recommande de maintenir le cadre conventionnel actuel. Mention est également faite, à cet égard, de la

résolution A35-2 de l'Assemblée concernant l'application de l'article IV de la Convention MEX.

2:39 Le FCG estime de même qu'il serait prématuré de dissoudre ou de redéfinir l'IETC et conclut que l'article V de la Convention MEX n'impose pas au Conseil de procéder à des nominations tous les trois ans, et que ces nominations peuvent être effectuées en fonction des besoins. La note LC/40-WP/2-3 propose en conséquence des modifications au projet de résolution de l'Assemblée annexé au rapport du rapporteur et destiné à préciser le pouvoir discrétionnaire du Conseil en matière de nomination des membres de l'IETC.

2:40 Le Comité se félicite du travail important accompli par le rapporteur et le FCG, ainsi que des progrès considérables réalisés en peu de temps. Une nette majorité des délégations qui prennent la parole souscrivent aux conclusions et recommandations figurant dans la note LC/40-WP/2-3. Elles estiment qu'une approche pratique et proportionnée est préférable à une modification formelle de la Convention MEX et appuient le principe de nominations à l'IETC en fonction des besoins ainsi que la proposition de résolution de l'Assemblée, comme moyen d'apporter davantage de précisions tout en préservant le cadre conventionnel actuel. Elles considèrent en outre que l'article V fixe la durée du mandat des membres une fois ceux-ci nommés, sans toutefois exiger expressément du Conseil qu'il mène un processus complet de nomination à intervalles fixes de trois ans. Il est souligné que la proposition de résolution de l'Assemblée n'introduirait pas de nouvelles exigences ni ne modifierait les droits ou obligations des États parties au titre de la Convention MEX, mais servirait à assurer la transparence quant à l'approche adoptée par le Conseil pour l'application de l'article V.

2:41 Quelques délégations expriment un point de vue différent, faisant valoir que l'article V de la Convention MEX, pris dans son ensemble, établit l'IETC en tant que commission permanente et ne confère pas au Conseil le pouvoir discrétionnaire de nommer ses membres uniquement en fonction des besoins. Elles estiment que le moyen juridiquement approprié d'assurer une telle flexibilité consisterait à modifier la Convention MEX. Ces délégations remettent en cause le fondement juridique d'une résolution de l'Assemblée interprétant la Convention MEX et ne se prononcent pas en faveur d'une interprétation qui reviendrait effectivement à y apporter des changements sans suivre une procédure formelle de modification.

2:42 En réponse, la Présidente précise que la proposition de résolution de l'Assemblée n'aurait pas pour effet, en soi, de modifier la Convention MEX, mais qu'elle confirmerait l'approche adoptée par le Conseil en matière de nomination des membres de l'IETC et favoriserait la sensibilisation et une interprétation commune de cette approche par les États. Le président rappelle par ailleurs que la question dont est saisi le Comité concerne la nomination des membres et non la fréquence des réunions de l'IETC, qui a déjà fait l'objet d'une décision du Conseil en 2011.

2:43 En conclusion, la Présidente relève que la plupart des délégations ayant pris la parole se sont prononcées en faveur de l'adoption d'une résolution de l'Assemblée concernant l'application des dispositions de la Convention MEX relatives à la nomination des membres de l'IETC, tandis que quelques délégations estiment qu'une modification de la Convention constitue la bonne voie à suivre. La Présidente prend également note de la vive opposition exprimée par certaines délégations au sujet du pouvoir de l'Assemblée d'interpréter les dispositions de la Convention MEX. Le Comité recommande au Conseil d'approuver le texte du projet de résolution de l'Assemblée figurant dans l'appendice de la note LC/40-WP/2-3.