Point 3 : Révision du programme général des travaux du Comité juridique

3:1 Passant au point 3 de l'ordre du jour, la Présidente du Comité rappelle que le but de l'examen du programme général des travaux est de déterminer si les tâches qui y figurent actuellement doivent être maintenues ou retirées, ou si des nouveaux points devraient être ajoutés. Elle signale que les résultats concernant ce point pourraient être touchés non seulement par ce qui est ressorti jusqu'ici des délibérations sur le point 2 mais aussi par les décisions que le Comité prendra dans le cadre des travaux sur le point 6 (Questions diverses).

3:2 Le Secrétariat présente la note LC/40-WP/3-1, qui rend compte des faits nouveaux et de quelques-unes des activités qui ont été entreprises depuis la dernière session du Comité, y compris celles menées par le Secrétariat dans le cadre du programme général des travaux.

3:3 Le Secrétariat présente ensuite la note LC/40-WP/3-2, qui offre une rétrospective des travaux effectués précédemment à l'OACI concernant le point 6 du programme général des travaux du Comité, actuellement intitulé « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale ». Il est rappelé que ce point figure au programme général des travaux du Comité depuis 1988 et qu'il a donné lieu à l'adoption d'orientations politiques et juridiques, notamment l'Énoncé de politique de 1994 de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM, la Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS et la résolution A35-3 de l'Assemblée établissant une approche pratique et axée sur les régions. Le Secrétariat présente également la note LC/40-WP/3-3, révision n° 1 (anglais seulement), qui résume les résultats d'une enquête juridique sur la nécessité et la portée d'autres travaux du Comité sur ce point. Il est fait valoir que 77 % des États qui ont répondu à l'enquête jugent que d'autres travaux du Comité sont nécessaires.

3:4 La Présidente souligne que ces notes de travail ont été présentées au Comité afin de l'aider à déterminer s'il est justifié qu'il effectue d'autres travaux sur ce point et, dans l'affirmative, dans quel domaine en particulier.

3:5 Plusieurs délégations qui prennent la parole se prononcent en faveur du maintien de ce point au programme général des travaux du Comité. Une délégation prend la parole pour noter l'importance d'une utilisation accrue de la navigation par satellite et fait ressortir que cette question est particulièrement pertinente en ce qui concerne les régions d'Europe du Nord et de la Méditerranée. Une autre délégation prend la parole pour noter le fait que la majorité des États qui ont répondu à l'enquête aient indiqué une préférence pour le maintien de ce point au programme général des travaux donne à croire qu'il reste encore peut-être des lacunes dans le cadre juridique et politique actuel élaboré par l'OACI au fil des ans. Elle estime donc que le Comité pourrait mener une analyse d'écart afin de mettre en correspondance les instruments juridiques et de politique existants avec les évolutions actuelles, dans le but de déterminer les domaines dans lesquels des orientations supplémentaires sont nécessaires et ceux dans lesquels l'OACI pourrait apporter une aide ciblée. La même délégation souligne la nécessité de veiller à ce que tout travail supplémentaire soit réalisé en coordination avec le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies (UNOOSA) et le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (COPUOS), et qu'il prenne en compte leurs domaines de compétences respectifs.

3:6 Tout en prenant note du fait que des répondants à l'enquête juridique aient désigné le retour d'objets spatiaux dans l'atmosphère et les opérations à haute altitude comme des domaines susceptibles de faire l'objet de travaux supplémentaires dans le cadre de ce point, un certain nombre de délégations prennent la parole pour émettre de fortes réserves sur l'idée de se concentrer sur ces sujets. Il est fait valoir que ceux-ci relèvent davantage de la compétence d'autres organes des Nations Unies, comme le Comité de coordination inter-agences sur les débris spatiaux (IADC), et ne devraient donc pas faire l'objet de travaux

de l'OACI. À cet égard, il est donné à entendre que des mesures appropriées devraient être prises afin de soutenir la poursuite de la coordination et de tirer parti des synergies entre l'OACI et les organismes concernés, pour éviter tout double emploi. Une délégation prend la parole pour déclarer que les résultats de l'enquête ont donné du poids à la position qu'elle défend depuis longtemps, à savoir que ce point mérite d'être conservé et devrait recevoir une priorité plus élevée qu'auparavant dans le programme général des travaux. Tout en reconnaissant la nécessité d'éviter les dédoublements d'efforts, cette délégation juge qu'il ne serait pas prudent, à ce stade, de retirer ce point du programme général des travaux du Comité dans l'espoir que d'autres organismes des Nations Unies s'en chargent.

3:7 Tout en reconnaissant que le brouillage radiofréquence du système mondial de navigation par satellite (GNSS-RFI), notamment le leurrage et le brouillage intentionnel, continue d'être une grave préoccupation de sécurité pour de nombreux États, une délégation prend la parole pour faire valoir qu'avant d'entreprendre quelque nouvelle étude juridique que ce soit sur ce point, le Comité devrait obtenir de nouvelles orientations et instructions du Conseil.

3:8 Résumant les délibérations, la Présidente indique qu'il y a, entre les délégations qui ont pris la parole, convergence des vues pour le maintien du sujet au programme général des travaux du Comité. Elle remercie les États qui ont pris la parole pour fournir des indications utiles sur des questions susceptibles d'être examinées par le Comité, étant entendu que celui-ci tiendra compte du mandat et des compétences des autres organismes des Nations Unies qui s'occupent de questions similaires.

3:9 Le Comité examine ensuite la note LC/40-WP/3-4, révision n° 1 (anglais seulement), présentée par la Fédération de Russie avec l'appui du Burkina Faso, de la République populaire démocratique de Corée, de la République islamique d'Iran et du Nicaragua, concernant l'incompatibilité de l'emploi de mesures coercitives unilatérales dans le domaine de l'aviation civile internationale avec la Convention de Chicago et ses annexes, et les conséquences de l'application de telles mesures. La note soutient que les mesures en question, qui peuvent prendre la forme d'interdictions discriminatoires touchant l'utilisation de l'espace aérien, la vente d'aéronefs et de pièces de rechange, ainsi que la maintenance et l'assurance des aéronefs, nuisent à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI et compromettent l'application uniforme de la Convention de Chicago. Elle propose que le Comité appelle l'attention de tous les États contractants sur la nécessité d'une observation rigoureuse de la Convention de Chicago pour que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée et que le transport aérien international puisse être rationnel, économique et reposer sur l'égalité des chances. Elle invite aussi le Comité à inscrire à son programme général des travaux un point sur les aspects juridiques des mesures coercitives unilatérales et à créer un groupe de travail composé de manière équitable, comprenant des représentants des États touchés par ces mesures, chargé d'examiner la nature juridique de ces dernières ainsi que des mécanismes juridiques susceptibles de prévenir et de contrer leurs effets.

3:10 Une nette majorité des délégations qui prennent la parole n'appuient pas les mesures proposées dans la note de travail. De l'avis de ces délégations, les mesures proposées dans la note ne peuvent pas être approuvées car les points en question font l'objet de procédures en cours devant le Conseil au titre de l'article 84 de la Convention de Chicago ou ne relèvent pas de la compétence du Comité. À cet égard, plusieurs d'entre elles font référence aux attributions et obligations du Comité qui sont énoncées dans sa Constitution (résolution A7-5 de l'Assemblée) et expriment l'avis que les propositions figurant dans la note ne relèvent pas du mandat du Comité.

3:11 Des délégations qui ont pris la parole reconnaissent qu'il est important de veiller au respect des principes et des objectifs de la Convention de Chicago et que certaines mesures unilatérales peuvent avoir des conséquences négatives pour l'aviation civile internationale. Bien que ces délégations approuvent l'idée d'appeler l'attention de tous les États contractants sur la nécessité d'une observation rigoureuse de la Convention de Chicago, elles estiment que le Comité n'est pas l'instance appropriée pour examiner la

proposition spécifique relative à l'inclusion des aspects juridiques des mesures coercitives unilatérales dans le programme général des travaux et à la création d'un groupe de travail chargé d'étudier la question.

3:12 Quelques délégations qui prennent la parole se prononcent en faveur des propositions contenues dans la note de travail, en soulignant la nécessité d'examiner l'impact des mesures coercitives unilatérales sur la sécurité et la sûreté de l'aviation, de même que sur le développement de l'aviation civile internationale. Dans le même ordre d'idée, une délégation prend la parole pour préciser que, sur la base des renseignements figurant dans la note de travail, l'application de sanctions unilatérales ayant une incidence sur l'aviation civile ne se limite pas à l'État qui a proposé la note LC/40-WP/3-4, et met donc en lumière la pertinence de cette question pour la communauté de l'aviation civile de manière plus générale.

3:13 Une délégation prend la parole pour noter les préoccupations exprimées dans la note LC/40-WP/3-4, révision n° 1 (en anglais seulement), au sujet des effets des sanctions unilatérales sur l'aviation civile internationale, et souligne l'importance d'éviter toute mesure susceptible d'avoir une incidence négative sur la sécurité et le développement de la navigation aérienne internationale. Cette délégation invite les États à respecter la Convention de Chicago, à s'abstenir de toute sanction unilatérale et à rechercher des solutions par le dialogue et la coopération.

3:14 En réponse aux observations formulées par certaines délégations, la délégation de la Fédération de Russie précise qu'étant donné que les mesures coercitives unilatérales décrites dans la note de travail ne concernent pas exclusivement la Fédération de Russie, mais touchent aussi de nombreux autres États, elles n'ont aucun lien avec l'objet des différends actuellement pendants devant le Conseil en vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago. La délégation estime par ailleurs que le fait qu'une question reste en suspens devant le Conseil en vertu de l'article 84 n'empêche pas le Comité d'inscrire à son programme de travail le point intitulé « Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago » et de créer une Équipe spéciale chargée d'entreprendre des travaux sur ce point. La délégation conteste également les affirmations selon lesquelles cette question ne relèverait pas de la compétence du Comité, en soulignant que les questions relatives à l'interprétation et à l'application de la Convention de Chicago sont au cœur des missions et des fonctions du Comité.

3:15 Résumant les débats, la Présidente fait remarquer qu'une nette majorité des délégations qui prennent la parole n'appuient ni l'inscription du nouveau point proposé au programme général des travaux du Comité, ni la proposition de création d'un groupe de travail chargé d'étudier ce point. La Présidente note par ailleurs que, si plusieurs délégations reconnaissent l'importance de la question soulevée par la Fédération de Russie, elles estiment que les mesures proposées ne relèvent pas de la compétence du Comité juridique, d'autant plus qu'elles portent sur des questions actuellement en instance devant le Conseil en vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago.

3:16 La République dominicaine présente sa note LC/40-WP/3-5 intitulée *Gouvernance des données et intelligence artificielle dans le secteur de l'aviation civile*. Le Comité prend note des informations fournies par le Secrétariat sur les travaux en cours de l'OACI concernant l'intelligence artificielle (IA), en particulier l'enquête menée par le Secrétariat en 2026 auprès des États sur la situation relative aux cadres de gouvernance de l'IA dans l'aviation. Les résultats de cette enquête indiquent que l'adoption de l'IA dans l'aviation progresse peut-être plus rapidement que l'élaboration des cadres de gouvernance connexes, et mettent en évidence trois domaines prioritaires dans lesquels l'OACI devrait apporter son soutien aux États en matière d'IA :

a) principes directeurs mondiaux,

b) formation et renforcement des capacités,

c) modèles d'évaluation des risques liés à l'IA.

3:17 La majorité des délégations qui prennent la parole conviennent que les questions juridiques soulignées dans la note LC/40-WP/3-5 méritent un examen plus approfondi de la part du Comité, et que ces travaux devraient être coordonnés avec ceux d'autres organes techniques de l'OACI, des organismes des Nations Unies et des parties prenantes du secteur, afin d'éviter toute multiplication inutile d'efforts. Quelques délégations qui s'expriment sont d'avis qu'il est prématuré pour le Comité d'examiner des principes juridiques, des normes ou des orientations formelles communs relatifs à l'IA dont le développement est rapide, que la réglementation de l'IA relève de la législation nationale et que les travaux dans ce domaine devraient se concentrer uniquement sur le partage volontaire des pratiques optimales.

3:18 À la lumière de ce débat, le Comité convient d'ajouter au programme général de ses travaux un nouveau point intitulé « Éléments juridiques de la gouvernance de l'intelligence artificielle dans le secteur de l'aviation civile internationale » et de laisser au Conseil le soin de déterminer si ces travaux doivent rester dans le champ de compétence du Comité ou être regroupés avec les autres travaux de l'Organisation faisant appel à une expertise juridique. Le Comité convient de prendre en considération l'impact et les risques liés à l'IA dans les autres points du programme général des travaux du Comité, comme « Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote à bord) et de leur intégration dans l'aviation civile » et « Transport aérien international et lois de protection des données ».

3:19 S'agissant des points actuels du programme général des travaux, une délégation propose de supprimer ceux pour lesquels le Comité estime que le travail est achevé. Quelques autres délégations qui prennent la parole suggèrent de maintenir la pratique du Comité consistant à conserver ces points dans le programme des travaux en leur attribuant une priorité moindre, et de laisser au Conseil le soin de décider s'ils doivent être supprimés.

3:20 Certaines délégations prennent la parole pour proposer de rehausser la priorité du point « Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote à bord) et de leur intégration dans l'aviation civile » par rapport au point 3, compte tenu des travaux importants en cours et de la nécessité de s'aligner sur les travaux menés dans d'autres organes techniques ou groupes d'experts. Bon nombre de délégations prennent la parole pour proposer également de relever la priorité du point « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale », compte tenu des résultats de l'enquête menée auprès des États et des débats du Comité concernant les notes LC/40-WP/3-2 et LC/40-WP/3-3 (en anglais seulement).

3:21 Une délégation souligne que la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* (Convention sur l'intervention illicite) et la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* (Convention sur les risques généraux), toutes deux signées à Montréal le 2 mai 2009, ne sont pas ratifiées par un nombre suffisant d'États pour entrer en vigueur, et propose que le Comité se penche sur les raisons pour lesquelles les États sont confrontés à des difficultés en ce qui concerne ces conventions. Il est proposé que les travaux sur la « Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international » comprennent la réalisation d'une enquête éventuelle auprès des États pour connaître les difficultés rencontrées par ces derniers relativement à leur ratification et que, sous réserve des résultats de l'enquête, le Secrétariat détermine les travaux supplémentaires nécessaires pour encourager la ratification.

3:22 À la lumière des considérations indiquées ci-dessus et des décisions prises au titre du point 6, la Présidente propose, avec l'approbation unanime du Comité, d'établir le programme général des travaux comme suit[1] :

1. Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote à bord) et de leur intégration dans l'aviation civile ;
2. Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale ;
3. Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;
4. 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 ;
5. Transport aérien international et lois de protection des données ;
6. [Éléments juridiques de la gouvernance de l'intelligence artificielle dans le secteur de l'aviation civile internationale] ;
7. [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*] ;
8. [Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago] ;
9. [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].

[1] Le Comité envisage de placer les quatre derniers points du programme général des travaux entre crochets, estimant qu'il appartient au Conseil de l'OACI de décider s'ils doivent être maintenus.