



QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne

3.3 : Huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

RÉVISION N° 1

INCIDENCES DE DÉCISIONS GÉOPOLITIQUES SUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET SUR LE PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP)

[Note présentée par l'Iran (République islamique d')]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait état des incidences qu'ont des décisions géopolitiques sur les activités de l'aviation civile et sur la planification de la navigation aérienne à l'échelle mondiale. Le texte et l'esprit de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) appuient le développement de l'aviation civile, propice à l'amitié et à la compréhension entre les nations et les peuples du monde. En outre, la Convention stipule que tout abus à cet égard constituera une menace pour la sécurité internationale. De plus, il ne fait aucun doute que sans coopération internationale appropriée, la mise en œuvre d'un Plan mondial de navigation aérienne (GANP) serait impossible. Les enjeux géopolitiques actuels ont concouru à l'adoption de sanctions unilatérales qui empêchent les nations et les populations civiles d'accéder aux installations et aux services internationaux. En fin de compte, cette situation a des répercussions sur le développement des nations et complique la mise en œuvre de plans mondiaux dans certaines régions du monde. Elle fait peser sur l'aviation civile internationale et sur les populations civiles un poids inutile et auquel elles sont étrangères, ce qui semble illégitime et contraire à l'esprit de la Convention.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) examiner les incidences des sanctions unilatérales sur les populations civiles et sur l'aviation civile internationale, ainsi que les répercussions sur la planification mondiale/régionale actuelle et future ;
- b) envisager de prendre des mesures pour trouver une solution internationale afin que les populations civiles et les activités qui relèvent purement de l'aviation civile internationale, telles que les plans mondiaux de l'OACI concernés, soient écartées du champ d'application des sanctions unilatérales ou internationales ;
- c) envisager de mettre sur pied un groupe de travail chargé d'étudier et de recommander des solutions à cette situation.

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile internationale existe dans le but d'établir un cadre visant à harmoniser les normes et les réglementations dans le monde entier. Les États devraient s'efforcer de respecter les normes et pratiques recommandées internationales. La mise en œuvre harmonisée des normes et, plus généralement, des activités de l'aviation civile internationale, est impossible sans coopération, laquelle peut créer et préserver l'amitié et la compréhension entre les nations et les peuples du monde. En outre, les activités du secteur de l'aviation civile internationale qui ne pâtissent pas d'enjeux politiques inutiles peuvent automatiquement créer cette compréhension entre les nations et les peuples puisqu'elles permettent la convergence des nations. De plus, les sanctions bloquent la coopération au sein du secteur de l'aviation civile et empêchent les populations civiles concernées de recevoir les services nécessaires appropriés, faisant ainsi obstacle aux plans internationaux.

2. ANALYSE

2.1 Dans certains cas, des mesures politiques empêchent les populations civiles et le secteur de l'aviation civile internationale de recevoir, de la part de dispositifs internationaux, des services essentiels au développement permettant de maintenir la sécurité des vols régionaux et internationaux. En outre, elles entravent la sécurité des vols internationaux et/ou la mise en œuvre des plans mondiaux, dont le Plan mondial de navigation aérienne et les plans régionaux de navigation aérienne. À titre d'exemple, le rapport final des réunions MIDANPIRG/21 et RASG/11 (alinéas 5.3.38, 5.3.39 et 5.3.40) mentionne la question de la surveillance de l'altitude des aéronefs immatriculés en Iran, qui a longtemps empêché l'obtention de la licence du Bureau du contrôle des avoirs étrangers, suscitant des préoccupations parmi les États de la région Moyen-Orient de l'OACI.

2.2 En outre, des sanctions unilatérales interdisant les transferts financiers bloquent l'accès aux plans de renforcement des capacités de l'OACI.

2.3 La Convention relative à l'aviation civile internationale stipule ce qui suit :

« CONSIDÉRANT QUE le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale (...) »

Alors que le rôle de l'aviation civile internationale dans l'amitié et la compréhension entre les nations ne peut être ignoré, des enjeux géopolitiques dans certaines parties du monde ont considérablement nui à la planification de l'aviation civile internationale à cause de sanctions unilatérales abusives prises par les États qui gèrent et possèdent les entreprises du secteur aéronautique, imposant ainsi un blocage technologique et commercial, sans tenir compte des conséquences sur les populations civiles et sur l'aviation civile internationale. Ces mesures ont sapé l'amitié et la compréhension entre les nations, ce qui se traduit par la dégradation de la sécurité et de la sûreté à l'échelle internationale.

2.4 En outre, l'article 4 de la Convention relative à l'aviation civile internationale indique ce qui suit :

« Chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. »

Les décisions politiques actuelles visant à sanctionner certains États, prises par d'autres États qui gèrent les entreprises du secteur des services aéronautiques et des technologies connexes, ou qui ont une influence sur les entités qui gèrent lesdites entreprises, ont contribué aux problèmes du secteur de l'aviation. Ces sanctions étatiques ont poussé les entreprises du secteur de l'aviation civile à aller à l'encontre du texte et de l'esprit de la Convention relative à l'aviation civile internationale. En effet, ces mesures pourraient être jugées contraires à l'esprit et au texte de la Convention de Chicago.

2.5 En outre, l'article 44 de la Convention de Chicago dispose ce qui suit :

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
- b) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;
- c) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale ; entre autres.

Étant donné que l'article 44 de la Convention de Chicago fait clairement mention de l'objectif de l'OACI consistant à promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à assurer le développement ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier, toute mesure allant à l'encontre de ce développement ordonné devrait être examinée par l'OACI et ses États membres, qui devraient ensuite agir en conséquence. Le développement ordonné de l'aviation civile internationale est impossible si des sanctions empêchent ce développement dans certaines nations. À l'évidence, aucun plan mondial ne peut assurer un développement ordonné si de telles sanctions existent.

3. CONCLUSION

3.1 L'OACI et les États membres sont invités à considérer que les services et les aides qui constituent des activités purement civiles devraient légitimement être écartés du champ d'application des sanctions. Une telle coopération entre les entités impliquées peut contribuer à créer l'amitié et la compréhension entre les nations.

3.2 S'agissant du GANP, cette restriction du champ d'application devrait être prise en compte dans les versions précédentes et ultérieures.

3.3 Il faudrait trouver et mettre en œuvre une solution internationale au problème soulevé dans la présente note. Pour commencer, un groupe de travail visant la convergence pourrait être mis sur pied et chargé d'étudier et de recommander des méthodes pour résoudre la situation.