Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/95[1]
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

INCIDENCE DES MESURES RESTRICTIVES UNILATÉRALES DISCRIMINATOIRES SUR LA CONNECTIVITÉ MONDIALE, LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LA FIABILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL — POLITISATION DES ACTIVITÉS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient, pour examen par la Conférence, de l'information et des propositions sur la nécessité d'observer les principes et les politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), selon lesquels le transport aérien revêt une importance fondamentale pour le développement durable des économies des pays, par l'assistance au transport aérien international, la promotion et la facilitation du tourisme et du commerce, la libéralisation du transport aérien et la mise en place de conditions de concurrence juste et loyale. Toutefois, la politisation du développement de l'aviation civile internationale, par exemple lorsque certains pays introduisent des mesures restrictives unilatérales de nature discriminatoire, notamment l'utilisation des instances et des mécanismes de l'OACI, entraîne des effets néfastes sur la pérennité et le développement du transport aérien international, mène à la destruction des normes du droit international de l'aviation – y compris les principes et les objectifs enchâssés dans la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (Convention de Chicago) –et provoque de graves précédents qui nuisent au transport aérien international dans son ensemble et sapent le rôle et l'autorité de l'OACI en tant que plateforme technique d'échanges multilatéraux en aviation civile.

Suite à donner : voir la section 4 de la note.

[1] Version russe fournie par la Fédération de Russie.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques : *Chaque vol est sûr et sécurisé ; Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous ; Aucun pays laissé de côté ; La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements relatifs à l'aviation internationale permettent de relever tous les défis*.
Incidences financières :	Les travaux de l'OACI indiqués dans la présente note devraient être menés dans le cadre des ressources du budget ordinaire 2026-2028.
Références :	Doc 7300/9, *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) Résolution A42-26 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international* Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* Doc 9819, *Rapport de la conférence mondiale de transport aérien – Défis et promesses de la libéralisation* (ATConf/5)

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) établit les principes fondamentaux que les États contractants doivent suivre pour que le transport aérien international puisse se développer de manière sûre, régulière, efficace, ordonnée, économique, harmonieuse et durable. À cet égard, l'un des objectifs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est de promouvoir des principes et des arrangements qui facilitent le transport aérien international sur la base de l'égalité des possibilités, du respect mutuel des droits des États et de l'intérêt général en matière de sécurité et d'efficacité.

1.2 Le développement général du processus de libéralisation du transport aérien en cours, dont le volet concurrentiel assure la transparence en matière d'accès aux marchés internationaux de transport aérien pour tous les usagers de l'espace aérien, sans exception, répond à la nécessité de satisfaire la demande croissante en aviation civile. La politisation de l'OACI, qui voit certains États contractants avoir recours ou encourager le recours à des mesures unilatérales restrictives à l'encontre d'États qui ne leur conviennent pas sur le plan politique, est incompatible avec cette volonté de favoriser le développement de l'aviation civile internationale.

1.3 Compte tenu de la rapide évolution de la réglementation et de l'exploitation du transport aérien international, principalement à cause de la mondialisation et de la libéralisation, et considérant aussi les principes fondamentaux de souveraineté, d'égalité des chances, de non-discrimination et de coopération définis dans la Convention de Chicago, qui constituent le socle du développement de l'aviation civile internationale, le rôle de l'OACI doit être d'accorder la toute première priorité aux nouveaux défis et aux tendances mondiales dans le transport aérien, afin d'aider les États contractants à tirer parti de la libéralisation et du développement pour répondre à l'intérêt général.

2. ANALYSE

2.1 Les conditions changeantes du fonctionnement du transport aérien, tout comme la libéralisation sûre, cohérente et ordonnée du secteur, exigent que le rôle de l'OACI évolue en tant qu'instance qui contribue au développement du transport aérien international de manière non discriminatoire, équitable et ordonnée, pour répondre aux exigences actuelles et nouvelles de tous les États contractants, sans exception, pour des services d'aviation internationale sûrs et accessibles.

2.2 Il y a politisation du rôle de l'OACI lorsque certains États appliquent des mesures unilatérales restrictives à l'encontre d'autres États, qui se traduisent par la distorsion de la libre concurrence sur le marché du transport aérien mondial. Cela sape l'autorité de l'OACI et affaiblit son rôle en tant qu'organisation internationale chargée de réglementer ces processus dans le secteur de l'aviation civile internationale, et entraîne les résultats pernicieux suivants :

a) la réglementation durable du transport aérien international dans le contexte de la croissance dynamique de la libéralisation et de la concurrence est sapée, ce qui sème le doute sur le concept même de libéralisation du transport aérien international promu par l'OACI dans le cadre de ses travaux visant à favoriser le développement économique du secteur ;

b) les principes de concurrence loyale dans le transport aérien international sont enfreints si on dévie délibérément des garanties d'accès équitable au marché ;

c) les droits des consommateurs du marché de services aériens ne sont pas protégés, si par exemple, en raison de mesures restrictives, un consommateur est forcé d'accepter un service différent, qui ne correspond pas à ses besoins, à ses objectifs ou à son intérêt ;

d) la cohérence du système de transport aérien international est atteinte, ce qui nuit au tourisme international ;

e) les pertes économiques augmentent dans le transport aérien mondial, en raison de la hausse des dépenses de carburant, de logistique et d'exploitation ;

f) la motivation pour poursuivre les discussions sur les objectifs à long terme de réduction réaliste des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation civile internationale est affaiblie.

2.3 Assurer le développement harmonieux du processus de libéralisation du transport aérien international exige qu'on accorde à tous les États contractants des garanties internationales, notamment en empêchant que des mesures politisées et biaisées soient prises tant par l'OACI que par certains États contractants, car ces mesures affectent les intérêts souverains d'autres États contractants qui s'efforcent de répondre à la demande dans le domaine de l'aviation civile internationale.

3. CONSTATATIONS ET PROPOSITIONS

3.1 Conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée, *Énoncé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, appendice A : « Réglementation économique du transport aérien international », l'OACI a adopté un plan conceptuel à long terme de libéralisation du transport aérien international, qui stipule : « Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble. Nous serons

guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des possibilités pour tous les États et leurs parties prenantes. »

3.2 Ainsi, l'OACI continue d'exercer son leadership et de remplir son rôle de coordonnateur impartial et de tribune mondiale, réglementant les processus de libéralisation et de développement de l'aviation civile internationale pour assurer l'accès au marché de la manière et aux tarifs qui peuvent satisfaire les demandes et les circonstances de tous les États, tout en prenant en compte l'intérêt de toutes les parties concernées ainsi que le principe d'arrangements et de garanties conçues pour veiller à la participation continue et effective de tous les États et empêcher le recours à des mesures restrictives unilatérales, y compris celles de portée extraterritoriale, qui ont des effets nuisibles sur le développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international.

3.3 Compte tenu des principes généraux affirmés par les États contractants dans la Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international (Doc 9819), adoptée lors de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (AtConf/5) en 2003 par l'OACI et les États contractants, de concert avec le secteur du transport aérien et autres parties concernées qui prennent part aux activités de l'aviation civile, il est nécessaire de poursuivre tous les efforts afin que l'aviation civile internationale se développe pour :

a) assurer des niveaux élevés de sécurité des vols et les améliorer ;

b) permettre au transport aérien international de se développer sur des bases économiques stables et solides ;

c) rendre disponibles les services que les consommateurs désirent ;

d) contribuer à une plus grande efficacité et réduire au minimum les distorsions du marché ;

e) offrir des garanties suffisantes et effectives de concurrence loyale sur le marché mondial du transport aérien ;

f) promouvoir la participation de tous les États aux principaux processus, sur la base du respect de la souveraineté nationale, et assurer l'égalité des possibilités et des arrangements avantageux pour tous, fondés sur un fonctionnement stable et fiable du système de transport aérien international ;

g) aider à intensifier la coopération et l'harmonisation à l'échelle mondiale, en prenant en compte l'intérêt de l'ensemble des participants et des usagers de l'espace aérien international et de l'aviation civile internationale ;

h) empêcher certains États d'avoir recours ou d'encourager le recours à des mesures restrictives unilatérales de nature discriminatoire, à l'encontre d'autres États.

3.4 Étant donné que les mesures restrictives unilatérales entraînent des conséquences négatives sur les plans opérationnel, technique et économique qui, quel que soit l'État visé, ont en dernière instance une incidence globale sur le secteur de l'aviation dans le monde entier, nous recommandons que l'OACI, conformément au mandat découlant de la Convention de Chicago, évalue les conséquences nuisibles pour le transport aérien international de l'acceptation ou de la promotion de ces mesures, effectue une analyse et

prépare des conclusions et des recommandations en vue de créer un mécanisme mondial destiné à s'opposer aux mesures restrictives unilatérales dans l'aviation civile internationale.

3.5 En ce sens, il est nécessaire que le Secrétariat de l'OACI établisse dès à présent une équipe spéciale pour évaluer les effets des mesures restrictives unilatérales sur le développement durable du transport aérien, le processus de libéralisation du transport aérien, la concurrence loyale et la protection des droits des consommateurs.

4. SUITE À DONNER :

4.1 La conférence est invitée à :

a) examiner et accepter les conclusions et les propositions exposées dans la section 3 ;

b) accepter d'examiner et approuver l'initiative consistant à établir une équipe spéciale présentée aux paragraphes 3.4 et 3.5.

— FIN —