



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 43 : Autres questions à examiner par la Commission économique

EFFETS DES MESURES COERCITIVES UNILATÉRALES SUR LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE AU SOUDAN

(Note présentée par le Soudan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail fournit des informations à la communauté de l'aviation civile internationale sur certains effets des mesures économiques imposées unilatéralement par les États-Unis d'Amérique sur le Soudan depuis 1997. Elle invite la communauté de l'aviation civile internationale, représentée par l'Assemblée de l'OACI, à prendre des décisions et des mesures visant à empêcher l'adoption de telles mesures unilatérales, lesquelles vont directement à l'encontre de la politique de l'OACI de ne « laisser aucun pays de côté » en matière de développement et de progrès dans le secteur de l'aviation civile internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte de la présente note de travail sur les effets des mesures unilatérales sur l'aviation civile au Soudan, en particulier sur le développement du secteur de l'aviation civile dans le pays ;
- à envisager de mettre à jour la résolution A38-14 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*) pour s'assurer que les États s'abstiennent de prendre toute mesure qui aurait des effets négatifs sur les droits d'autres États contractants ou qui restreindrait leur capacité à parvenir au développement durable dans le secteur du transport aérien ;
- à charger le Conseil d'examiner tous les aspects relatifs à ce sujet et de présenter ses conclusions et recommandations à l'Assemblée lors de sa 40^e Session.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

¹ Version arabe fournie par le Soudan.

<i>Références :</i>	<i>Doc 7300, Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago de 1944)</i> <i>Doc 10022, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013)</i> <i>Résolution A38-14, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> <i>Rapport du Rapporteur spécial sur les effets négatifs des mesures coercitives unilatérales sur l'exercice des droits de l'homme, soumis à l'Assemblée générale des Nations Unies le 10 août 2015</i> <i>Résolution A/RES/41/128 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la Déclaration sur le droit au développement adoptée le 4 décembre 1986</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Le Soudan souffre des effets de l'embargo économique étouffant qui ébranle la situation économique, sociale et financière du pays et constitue une entrave au développement durable, en général, et du secteur du transport aérien, en particulier. En 1997, l'Administration des États-Unis a publié le décret présidentiel n° 13067 (Executive Order), qui impose un gel de tous les actifs du Soudan aux États-Unis ainsi qu'un embargo économique « global » à l'égard de toute transaction commerciale, notamment les échanges de biens et de matières de base, et de l'exportation de produits d'origine américaine, y compris dans le domaine des technologies de l'information, à toute partie (personne ou entité) au Soudan ou de nationalité soudanaise. En 2006, le décret présidentiel n° 13400 reconduisait ces mesures et en élargissait davantage la portée. La même année, la province d'alors du Soudan du Sud a été exemptée de l'application de telles mesures en vertu du décret présidentiel n° 13412.

2. CONSIDÉRATIONS D'ORDRE JURIDIQUE

2.1 Selon la résolution 27/21 du Conseil des droits de l'homme, les mesures coercitives unilatérales comprennent notamment les mesures économiques et politiques qui sont imposées par des États ou des groupes d'États pour contraindre un autre État à leur subordonner l'exercice de ses droits souverains en vue d'apporter des changements spécifiques à sa politique générale. À des fins juridiques, toute mesure autre que celles prises par le Conseil de sécurité en vertu de l'article 41 de la Charte des Nations Unies est considérée comme étant une mesure unilatérale.

2.2 Tout en reconnaissant que les mesures globales imposées par les États-Unis ciblent l'ensemble du système économique et financier du pays, il faut souligner qu'elles vont à l'encontre de la Déclaration sur le droit au développement de 1986, et en particulier de l'article 3, qui stipule que « les États ont le devoir de coopérer les uns avec les autres pour assurer le développement et éliminer les obstacles au développement ». Elles contreviennent aussi au préambule de la Charte des Nations Unies, qui en appelle au respect des droits fondamentaux des États et des personnes et au maintien de la justice par le respect des droits et des obligations découlant des traités et autres sources du droit international. Elles enfreignent également l'article 55 c) de cette Charte.

2.3 Ces mesures constituent indéniablement une violation claire et flagrante des principes fondamentaux de la Convention de l'aviation civile internationale. En tant que signataires de cette Convention, le Soudan et les États-Unis ont le devoir de respecter les droits des États contractants, y compris le droit au développement futur de l'aviation civile d'une manière sûre et ordonnée et à l'égalité des chances de chaque État contractant de participer de façon efficace au système de transport

aérien international et d'exploiter les services internationaux de transport aérien d'une manière saine et économique.

2.4 De plus, ces mesures sont, par leur nature même, discriminatoires à l'égard du Soudan et contraires aux dispositions des alinéas a), c), d), f), g), h) et i) de l'article 44 de la Convention. Elles violent clairement les droits inhérents du Soudan à titre d'État contractant au sein du système de l'aviation civile internationale, que l'OACI doit protéger. Elles sont aussi incompatibles avec la politique de l'OACI qui vise à assurer la durabilité du transport aérien international pour tous les États contractants, comme le prévoit le préambule de la Convention de Chicago.

3. EFFETS DE TELLES MESURES SUR LA DURABILITÉ DE LA SÉCURITÉ

3.1 Il est notoire que l'atteinte d'un niveau acceptable de sécurité dans l'aviation repose sur le respect absolu de plusieurs éléments qui sont considérés par la communauté de l'aviation civile internationale comme étant nécessaires et indispensables. De manière générale, les mesures coercitives ont des effets évidents et graves sur la mise en œuvre efficace des éléments essentiels à la sécurité, à la fois de manière directe et indirecte, comme en témoignent les résultats des audits menés par l'OACI durant la période allant de 2000 à 2012.

3.2 L'embargo a clairement altéré la capacité de l'État à se procurer du matériel de navigation ainsi que la technologie de l'information connexe. L'État doit donc chercher d'autres moyens, qui ne soutiennent pas nécessairement son plan stratégique de renforcement et d'amélioration de la sécurité. En outre, le Soudan n'a pas été en mesure d'obtenir de l'équipement perfectionné destiné à la navigation et à la sûreté ni du matériel de recherche et de sauvetage, étant donné que la fabrication de la plupart des systèmes offerts nécessite une pièce ou un composant américain. L'embargo a aussi eu des répercussions sur les catalyseurs de performance de sécurité, notamment en ce qui concerne l'accès au soutien technique, l'échange d'informations en matière de sécurité, les ressources humaines qualifiées et l'expertise technique. Cette situation a compromis la capacité de l'État à atteindre ses objectifs stratégiques en matière d'amélioration continue en conformité avec le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde.

3.3 L'embargo a aussi des incidences sur l'état et l'âge moyen des aéronefs exploités au Soudan. On trouve un grand nombre varié d'aéronefs immatriculés au Soudan, mais la capacité d'exploiter quelques types seulement de ces aéronefs a fait perdre une occasion de réduire les coûts et de profiter d'autres avantages économiques. L'âge moyen des aéronefs dépasse 20 ans, ce qui a des incidences négatives sur le coût des assurances et la disponibilité des équipages et des mécaniciens d'entretien, et rend difficile la tâche d'assurer convenablement l'entretien. En raison de la difficulté à obtenir des pièces de rechange, la plupart des aéronefs (8 aéronefs) des compagnies aériennes soudanaises ont maintenant été retirés du service.

3.4 Sur le plan de l'environnement, l'embargo a contribué directement à l'augmentation des émissions et du bruit, compte tenu du type et de l'âge des aéronefs exploités dans l'espace aérien soudanais, qui consomment plus de carburant, ce qui a pour effet d'appauvrir l'oxygène atmosphérique et d'augmenter le niveau de bruit aux décollages et aux atterrissages. Ces facteurs ont aussi eu des incidences sur la qualité de l'air locale à proximité des aéroports et contribué aux rejets d'émissions de gaz à effet de serre. L'embargo a également miné la capacité de l'État à importer de l'équipement destiné au contrôle et à l'atténuation des niveaux de bruit.

4. EFFETS SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

4.1 Le coût supplémentaire lié à l'exploitation d'un aéronef national, découlant directement ou indirectement de l'embargo, est évalué à 2 millions de dollars US par année. De ce fait, les organisations d'aviation civile sont devenues moins concurrentielles, en raison de la difficulté qu'elles ont à obtenir des aéronefs et des pièces de rechange modernes et rentables et de l'augmentation des coûts d'exploitation. La part des transporteurs nationaux dans le marché de l'aviation soudanais est tombée à 2 %, par rapport à 90 % pour les années ayant précédé l'embargo. En conséquence, les transporteurs étrangers dominent le secteur, ce qui fait pencher la balance commerciale du Soudan en faveur des pays auxquels appartiennent ces transporteurs étrangers. Les mêmes effets se sont aussi fait sentir sur les services et le matériel de navigation, ce qui se répercute sur les droits permettant de recouvrer leurs coûts. Les données disponibles indiquent clairement qu'il y a eu une diminution du trafic en transit dans l'espace aérien en raison de cette situation.

4.2 Les compagnies aériennes nationales soudanaises font face à plusieurs complications liées aux systèmes de réservation et aux opérations de billetterie. Elles sont également aux prises avec des problèmes touchant l'augmentation des coûts associés à la formation des équipages, des mécaniciens d'entretien et du personnel technique, en plus d'éprouver des difficultés à effectuer les transferts d'argent nécessaires au règlement de leurs obligations à l'étranger et au paiement de leurs primes d'assurance. L'embargo a aussi été la raison principale du retrait de certaines grandes compagnies aériennes du marché soudanais, étant donné qu'elles faisaient face au problème d'accumulation de recettes nettes en monnaies librement échangeables et à la difficulté d'effectuer des transferts internationaux. Les compagnies aériennes ayant quitté le marché soudanais comprennent notamment British Airways, KLM et Lufthansa. En outre, les compagnies aériennes qui sont restées ont réduit le nombre de leurs vols. D'autres compagnies aériennes ont l'intention de se retirer du marché soudanais en raison des difficultés auxquelles elles sont confrontées.

4.3 Dans l'ensemble, ces mesures unilatérales ont eu des effets négatifs directs sur l'économie du Soudan dans son ensemble, et ont compromis la durabilité du transport aérien et réduit son potentiel de contribuer à l'augmentation du niveau de revenus par habitant et à l'amélioration des conditions de vie et du bien-être des Soudanais. L'embargo a aussi directement touché les politiques macroéconomiques du Gouvernement, ce qui a entraîné la mise en place de mesures plus strictes en matière de taxation et de droits sur les services de transport aérien. À son tour, cette situation a découragé les investisseurs nationaux et étrangers d'injecter des fonds dans le secteur du transport aérien du Soudan.

5. ASPECTS TOUCHANT LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

5.1 Ces mesures ont eu des incidences sur la capacité de l'État à obtenir du matériel destiné à la sûreté, notamment celui utilisé pour l'inspection/filtrage des passagers, des bagages, des biens et du courrier, ainsi que du matériel de détection radioscopique, des appareils de détection d'engins explosifs en métal et en plastique, des simulateurs, du matériel de contrôle des liquides, des portiques de sûreté, des caméras de surveillance, du matériel d'échange de données électroniques, qui aident à lutter contre les menaces sur la sûreté non seulement au Soudan, mais aussi partout dans le monde. Tous ces facteurs ont contribué à augmenter le niveau des indicateurs de risque en ce qui concerne les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 Compte tenu de ce qui précède, le Soudan invite l'Assemblée :

- a) à appuyer et à entériner la présente note de travail de façon à empêcher l'adoption de mesures unilatérales et à protéger les intérêts des États contractants en conformité avec le système de l'aviation civile internationale et l'initiative Aucun pays laissé de côté ;
- b) à envisager de mettre à jour la résolution A38-14 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*) pour s'assurer qu'elle exprime la nécessité pour les États de s'abstenir de prendre toute mesure qui aurait des incidences négatives sur les droits d'autres États contractants ou qui restreindrait leur capacité à parvenir au développement durable dans le secteur du transport aérien ;
- c) à charger le Conseil d'examiner tous les aspects relatifs à ce sujet et de présenter ses conclusions et recommandations à l'Assemblée lors de sa 40^e Session.

— FIN —