



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique

PROTÉGER L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE DES EFFETS DE SANCTIONS
ÉCONOMIQUES UNILATÉRALES

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les sanctions unilatérales imposées contre l'Iran (République islamique d') ont eu des effets économiques et opérationnels préjudiciables sur son secteur de l'aviation civile, dépassant les frontières nationales et augmentant la probabilité de compromettre la sécurité, l'efficacité et la viabilité économique du transport aérien international.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prier les États membres à exclure l'aviation civile internationale du champ d'application des sanctions économiques unilatérales afin de préserver sa neutralité, sa sécurité et son accessibilité, et à aider les États touchés à mettre en place des programmes de relance plus efficaces, en garantissant l'égalité d'accès aux possibilités offertes par le transport aérien international ;
- b) encourager l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à aider les États touchés en leur apportant un appui technique et politique pour assurer la poursuite d'opérations sûres et efficaces malgré les contraintes économiques ;
- c) promouvoir la coopération internationale visant à protéger l'aviation civile contre les perturbations causées par des sanctions unilatérales.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i>
Incidences financières :	
Références :	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Bien que les précédentes notes de travail présentées par l'Iran, notamment les notes A41-WP/153-EC/9 et AN-Conf/14-WP/33, aient évoqué les effets préjudiciables majeurs des sanctions sur l'aviation civile, la question demeure d'actualité. Il est donc important de réaffirmer et de souligner davantage sa pertinence pour favoriser la prise de mesures concrètes et coordonnées par l'Assemblée, en vue de protéger l'aviation civile internationale de ces effets perturbateurs. Les sanctions économiques unilatérales imposées à l'Iran (République islamique d') ont eu des effets préjudiciables sur plusieurs pans de son secteur de l'aviation civile, notamment l'exploitation, le soutien technique, les finances et le développement économique. Ces incidences pourraient compromettre la sécurité aérienne et la stabilité économique non seulement à l'échelle nationale, mais aussi aux niveaux régional et mondial, entraînant des répercussions qui affecteraient d'autres États membres et le système de l'aviation internationale dans son ensemble.

2. EFFETS PRÉJUDICIAIBLES DES SANCTIONS ÉCONOMIQUES UNILATÉRALES SUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

2.1 Les sanctions économiques unilatérales constituent des contraintes importantes pour le secteur de l'aviation internationale, ayant des incidences sur les entreprises de transport aérien, les aéroports et les entreprises connexes. En voici une liste (non exhaustive) :

2.1.1 Baisse des recettes en raison de la perte de passagers, de fret et de marchés de transit.

2.1.2 Restrictions sur les relations commerciales essentielles, y compris l'acquisition d'aéronefs, la location et l'accès à des équipements de navigation et de communication.

2.1.3 Difficultés liées au renouvellement de la flotte, qui entraînent une hausse des coûts de maintenance et des pertes financières causées par l'immobilisation au sol des aéronefs et une inefficacité opérationnelle accrue.

2.1.4 Entrave des transactions financières nécessaires aux paiements opérationnels, y compris les services aéroportuaires et de ravitaillement, et obstacle au paiement en temps opportun de contributions à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à la participation aux programmes de renforcement des capacités.

2.1.5 Résiliation unilatérale de la coopération en matière d'assurance, ce qui augmente les risques et les coûts opérationnels.

2.1.6 Annulations et retards de vols qui nuisent aux droits et à la confiance des passagers, ce qui entraîne une perte de parts de marché au profit de transporteurs étrangers et un ralentissement de l'activité aérienne intérieure.

2.1.7 Difficultés liées aux droits du travail et perturbations de la main-d'œuvre, y compris en raison de l'émigration de spécialistes, tels que les pilotes, et des contraintes en matière de ressources humaines, qui affaiblissent aussi davantage la capacité opérationnelle.

2.1.8 Augmentation des coûts en raison d'une dépendance à l'égard de fournisseurs intermédiaires et d'un accès limité aux systèmes essentiels de réservation et d'information, tels que le Système international d'information sur le transport aérien (SITA).

2.1.9 Baisse des investissements dans l’aviation et le tourisme, ralentissement de la croissance du commerce et frein au développement régional découlant des effets cumulés des incidences indiquées ci-dessus.

2.1.10 Les sanctions économiques unilatérales sont contraires à l’esprit et à la lettre du préambule de la *Convention relative à l’aviation civile internationale* (Convention de Chicago), qui 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,

CONSIDÉRANT qu’il est désirable d’éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSÉQUENCE, Les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l’aviation civile internationale puisse se développer d’une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l’égalité des chances et exploités d’une manière saine et économique ».

ainsi qu’à l’article 44 de la Convention :

« 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 ;*
- ...
- d) *répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;*
- ...
- h) *promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale ;... »*

3. CONCLUSION

3.1 L’Assemblée est instamment priée de prendre des mesures décisives pour faire respecter le droit universel d’accès à l’aviation civile internationale, en mettant l’accent sur la coopération et la solidarité entre les États Membres. Il est essentiel de s’attaquer aux effets préjudiciables des sanctions économiques afin de préserver la sécurité, l’efficacité et la durabilité du transport aérien international, conformément aux principes fondateurs de l’OACI.