



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

CONSÉQUENCES NÉGATIVES DES MESURES RESTRICTIVES UNILATÉRALES POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

(Note présentée par le Comité aéronautique inter-États au nom du Bélarus, de la Fédération de Russie et du Tadjikistan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Chaque État membre de l'OACI en tant que signataire de la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (Convention de Chicago), s'engage à « ...prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures... dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne »². Pourtant, parmi les États membres de l'OACI il y a ceux qui ne respectent pas ces engagements en imposant des mesures restrictives unilatérales contre d'autres États, ce qui porte atteinte à la sécurité aérienne et au développement de l'aviation civile et contredit les dispositions et les principes de la Convention de Chicago.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) conformément aux objectifs de l'OACI spécifiés à l'article 44 de la Convention de Chicago, *appeler* les États membres de l'OACI à respecter scrupuleusement leurs engagements pour assurer la sécurité de l'aviation civile internationale, en plus reconnaître les actions délibérées des États membres de l'OACI qui portent atteinte à la sécurité de la navigation aérienne mondiale comme actions contraires aux dispositions et aux principes de la Convention de Chicago ;
- b) conformément à l'article 54 de la Convention de Chicago, *ordonner* que le Conseil de l'OACI examine des cas connus de manquement délibéré par les États membres de l'OACI à leurs engagements, en particulier en ce qui concerne le non-respect des SARP de l'OACI pour des motifs politiques, et, appeler ces États, au nom du Conseil de l'OACI, à mettre fin aux activités portant atteinte à la sécurité de l'aviation civile internationale ;
- c) *ordonner* au Conseil de l'OACI, conformément à l'alinéa j) de l'article 54 de la Convention, de signaler régulièrement aux États membres de l'OACI « ...toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil » ;
- d) *demander* au Conseil de l'OACI d'inclure dans son programme de travail l'examen de l'impact des mesures restrictives unilatérales sur le développement de l'aviation civile internationale, la sûreté et la sécurité aériennes, et aussi sur l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre générées par l'aviation civile internationale ;

demander au Conseil de l'OACI de présenter un rapport sur les résultats de ces mesures lors de la 43^e session de l'Assemblée de l'OACI.

Objectifs stratégiques

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Chaque vol est sûr et sécurisé*

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par le CAI

² Article 37 « Adoption de normes et procédures internationales » de la Convention relative à l'aviation civile internationale 25-2207

<i>Incidences financières</i>	
<i>Références</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> C-DEC 223/4

1. INTRODUCTION

1.1 L'Accord relatif à l'aviation civile et à l'utilisation de l'espace aérien de 1991 (ci-après dénommé l'« Accord ») prévoit l'établissement de deux entités : le Conseil de l'aviation et de l'utilisation de l'espace aérien et le Comité aéronautique inter-États (ci-après dénommé le « CAI »), ce dernier est l'organe exécutif permanent aux termes de l'Accord de 1991 dont les activités sont basées sur les principes fondamentaux de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Le CAI reconnaît que l'aviation civile joue un rôle vital pour l'union et la coopération des peuples du monde entier.

1.2 Pour servir les intérêts des États signataires de l'Accord, le CAI assure la sécurité aérienne et ne peut pas négliger les demandes des États qui s'inquiètent des risques croissants pour la sécurité aérienne.

1.3 Le CAI est donc vivement préoccupé par l'augmentation du nombre de mesures restrictives unilatérales à caractère discriminatoire qui sont imposées contre certains États et contredisent les principes et les règles fondamentaux du droit aérien international fixés par la Convention relative à l'aviation civile internationale et d'autres traités internationaux multilatéraux et bilatéraux. De telles mesures compromettent la confiance mutuelle servant de fondement du système de l'aviation civile internationale. Ces sanctions discriminatoires affectent non seulement les États signataires de l'Accord, mais aussi de nombreux autres membres de l'OACI.

2. ANALYSE

2.1 L'interdiction discriminatoire d'utiliser l'espace aérien pour les vols civils, le refus de fournir des services de navigation aérienne et de maintenance au sol nuisent au développement durable de l'aviation civile, ce qui affecte non seulement les États signataires de l'Accord, mais aussi toute l'aviation civile. On observe une réduction des opportunités de transport de passagers et de marchandises par voie aérienne du fait de l'utilisation d'itinéraires de vol peu raisonnables et des escales supplémentaires que les passagers sont forcés de faire, ce qui s'ajoute aux effets négatifs de l'aviation civile sur l'environnement et perturbe les relations économiques entre les États et les régions.

2.2 En même temps, parmi les États qui assurent la conception et la fabrication d'aéronefs, de moteurs d'aéronefs, la fourniture de services de navigation aérienne, il y a des politiques qui ont été adoptées visant à limiter à certains pays la possibilité d'obtenir des informations de navigation aérienne à jour, des informations sur le maintien de la navigabilité des aéronefs, le renouvellement de la flotte aérienne, la maintenance et la réparation des aéronefs, ce qui entraîne des risques pour la sécurité aérienne.

2.3 Le manquement aux obligations de maintenir la navigabilité des aéronefs et d'assurer leur exploitation sécurisée constitue une infraction des dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes 6, 8 et 19.

2.4 Le fait de fermer l'espace aérien national aux aéronefs civils des autres États à titre discriminatoire pour des raisons de nationalité de tels États constitue une infraction directe de la Convention de Chicago de 1944, notamment, de son article 9, alinéa b), qui stipule :

« b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États ».

2.5 L'imposition de mesures restrictives unilatérales qui ne sont pas prévues par la Charte des Nations Unies vient en contradiction avec les objectifs de la Convention de Chicago, qui prévoit, notamment, le développement de l'aviation civile internationale d'une manière sûre et ordonnée afin 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.

2.6 Ces mesures violent les dispositions de la Convention de Chicago qui interdit toute discrimination. Les lois et règlements d'un État contractant relatifs à l'utilisation de son territoire s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les États contractants, dit l'article 11 de la Convention de Chicago. La discrimination fondée sur la nationalité des aéronefs et des compagnies aériennes, les restrictions de l'aviation civile en raison de nationalité suivis des interdictions réglementaires imposées par les États contractants violent l'article 11 de la Convention de Chicago.

2.7 Le refus de certains États et organisations de coopérer avec notre organisation en matière de sécurité aérienne paraît encore plus étonnant. Le CAI est une organisation internationale indépendante qui travaille depuis plus de 33 ans en étroite collaboration avec la communauté aéronautique internationale pour assurer la sécurité aérienne.

2.8 En juin 2024, le CAI a transmis son opinion sur ces questions au Président du Conseil de l'OACI et, en juin 2025, les membres du CAI ont été invités par le Président du Conseil à prendre la parole au sujet de cet opinion lors de la 235^e session du Conseil de l'OACI, ladite question étant inscrite à l'ordre du jour de la session du Conseil grâce à la position ferme de plusieurs États membres du Conseil. Lors des délibérations respectives, plusieurs États membres du Conseil ont soutenu la position du CAI, mais le Conseil n'a jamais pris de résolution définitive.

2.9 Le Comité aéronautique inter-États apprécie infiniment la contribution historique de l'OACI visant à développer l'aviation civile internationale dans le monde entier d'une manière sûre et ordonnée, à développer les voies aériennes, les aéroports et les installations de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale, à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique, et à prévenir les pertes économiques causées par une concurrence irrationnelle.

2.10 Le Comité aéronautique inter-États invite donc l'OACI à adopter une position plus ferme à l'égard desdites infractions de la Convention de Chicago et des SARP (Normes et pratiques recommandées) de l'OACI, y compris lors des audits dans le cadre de USOAP CMA (Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue). Le respect de la Convention de Chicago et des SARP de l'OACI par les États est surveillé de manière différenciée reposée sur la politique de deux poids, deux mesures, tandis qu'il y a un certain nombre d'États qui violent expressément les dispositions de la Convention, personne n'y prêtant attention, ce qui contredit les principes de l'OACI et son slogan « Aucun pays laissé de côté ».