



Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

A42-WP/425¹

P/8

29/7/25

(Note d'information)

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

PLÉNIÈRE

Point 8 : Déclarations des délégations des États membres

DÉCLARATION DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE

(Note présentée par la Fédération de Russie)

Monsieur le Président de l'Assemblée,
Monsieur le Secrétaire général,
Mesdames et Messieurs les délégués,
Mesdames et Messieurs,

Au nom de la délégation de la Fédération de Russie, j'ai le plaisir de saluer tous les participants et observateurs présents à la 42^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale et d'exprimer l'espoir que nous mènerons nos travaux dans un esprit de compréhension mutuelle, de coopération et de soutien réciproque.

En sa qualité de membre de l'OACI et de partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale, la Fédération de Russie a toujours soutenu le développement technologique harmonieux de l'aviation civile internationale, avec la participation de tous les États membres de l'OACI.

La Russie, qui est la plus grande puissance aéronautique, et dont les débuts dans l'aviation civile remontent à plus d'un siècle, possède un système de transport aérien très étoffé, avec un vaste réseau de routes interrégionales et internationales. Le transport aérien joue dans notre pays un rôle essentiel en ce qu'il permet de relier les différentes parties du territoire et constitue, pour certaines régions reculées de l'Extrême-Nord, de la Sibérie et de l'Extrême-Orient, le seul moyen de faire en sorte qu'elles demeurent accessibles.

Il convient de rappeler à cet égard que l'espace aérien contrôlé de la Fédération de Russie couvre plus de 26 millions de kilomètres carrés, dont 9 millions sont situés au-dessus de l'océan Arctique, et que c'est par lui que passent les routes les plus courtes reliant les pays d'Europe et d'Amérique du Nord aux pays de l'Asie du Sud-Est, qui est le centre mondial de la croissance économique. Le système unifié de gestion du trafic aérien de la Fédération de Russie prend en charge plus de 1,5 million de vols par an ; il gère à tout moment plus d'un millier d'aéronefs et s'appuie sur un effectif de près de 27 000 personnes. Composé d'un centre principal et de 14 centres régionaux, il est en relation avec 21 États voisins et fournit

¹ La version russe a été fournie par la Fédération de Russie.

des services de la circulation aérienne à 928 routes aériennes qui, mises bout à bout, représentent une longueur totale de plus de 870 000 kilomètres.

Sur les 225 aéroports que compte la Fédération de Russie, 82 sont des aéroports internationaux ; les compagnies aériennes russes transportent plus de 110 millions de passagers par an et desservent par vols réguliers 27 pays à travers le monde.

La phase de développement d'un certain nombre d'aéronefs de passagers destinés à assurer des vols long-courrier et des vols régionaux sera bientôt terminée. Entre 2019 et 2024, 35 aéroports-pivots ont été rénovés et, d'ici 2030, 75 aéroports seront construits ou réaménagés, dont 29 en Extrême-Orient, dans le cadre du processus de modernisation des aéroports entrepris par la Russie.

En dépit des mesures de restriction unilatérales prises par certains États membres de l'OACI en violation des dispositions de la Convention de Chicago et d'autres règles du droit international, l'essor vigoureux de l'aviation civile russe se poursuit ; le volume du trafic aérien des compagnies aériennes russes et étrangères s'accroît et leurs réseaux de routes s'étend, preuve de l'intérêt qu'éprouvent les pays étrangers à coopérer avec la Fédération de Russie dans le domaine du transport aérien.

La Fédération de Russie est ouverte aux innovations dans le domaine de l'aviation civile et des technologies de pointe sont mises en place pour tout ce qui touche à la sécurité des vols, à la navigation aérienne, à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, aux recherches et au sauvetage, à l'homologation du matériel et des équipements et à la formation du personnel. Elle mène, à l'échelon national, un projet portant sur les systèmes d'aéronefs non habités, qui a pour but de garantir l'indépendance technologique du pays et de créer de nouveaux marchés pour ce secteur d'activité.

La Fédération de Russie est convaincue que les dispositions du préambule de la Convention de Chicago, aux termes desquelles « [...] 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 », conservent toute leur importance. À cet égard, notre pays est disposé à coopérer avec la communauté aéronautique internationale 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 ».

C'est ainsi que la Fédération de Russie met gratuitement à la disposition de la communauté aéronautique mondiale, depuis 2012, son système mondial de navigation par satellite (GLONASS). Qui plus est, l'évaluation des caractéristiques opérationnelles de ce dernier a confirmé qu'en termes de précision et de fiabilité, le système GLONASS satisfaisait pleinement aux prescriptions des normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Les segments russe et chinois du Consortium Russie-Chine, désigné centre mondial de météorologie de l'espace, sont opérationnels depuis 2018. Ici encore, les informations sont fournies gratuitement par le Consortium aux usagers du secteur aéronautique.

La Fédération de Russie dispose d'un vaste système de formation de spécialistes de l'aviation bien établi, auquel font notamment appel de nombreux pays en développement.

La Fédération de Russie verse régulièrement des contributions volontaires au Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI, pratiquement depuis sa création en 2010, preuve ici aussi de sa volonté de renforcer plus encore la coopération internationale dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne internationale. Elle figure également parmi les principaux contributeurs au budget ordinaire de

l'OACI et est, de tous les États qui ne sont pas membres de son conseil, celui dont l'apport financier est le plus important. Dans le même temps, le traitement de ces contributions a été sérieusement entravé, il y a peu, par les mesures de restriction unilatérales illicites imposées par un certain nombre d'États dans le secteur bancaire.

Compte tenu du rôle de premier plan qu'elle joue dans le domaine de l'aviation civile internationale, la Fédération de Russie a décidé de présenter sa candidature à l'élection au Conseil de l'OACI pour le prochain mandat de trois ans, afin de contribuer plus largement encore au développement durable du système mondial de transport aérien, et ce en pleine coopération avec les autres États membres de l'OACI et sur la base du respect mutuel de l'égalité des chances.

Comme chacun sait, l'année dernière a été marquée par le 80^e anniversaire de la signature de la Convention de Chicago, devenue l'instrument constitutif de l'OACI, une organisation internationale intergouvernementale universelle du système des Nations Unies. Nul ne peut nier qu'au fil de son action, l'OACI a réussi à obtenir de nombreux résultats pour ce qui concerne l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de la navigation aérienne internationale ainsi qu'en termes d'uniformisation des règles, normes et procédures relatives au fonctionnement de l'aviation civile internationale. L'Organisation a pleinement démontré qu'elle se posait en chef de file mondial des efforts déployés pour soutenir et redresser l'aviation internationale pendant et après la pandémie de COVID-19.

En outre, le secteur de l'aviation a retrouvé la vitalité et la pérennité qu'il avait perdues grâce à l'unité d'action des États contractants, coordonnée par l'OACI – une unité consacrée par la Déclaration de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 tenue en 2021. Il est d'autant plus surprenant de constater que, depuis 2022, les activités de l'OACI se trouvent confrontées à un problème sans précédent, qui a des effets contreproductifs et extrêmement négatifs sur l'essor actuel de l'aviation civile internationale.

Nonobstant les nobles buts et objectifs que les pères fondateurs de l'OACI ont assignés à l'Organisation, la Fédération de Russie constate avec inquiétude et consternation que de dangereuses tendances se dessinent dans les travaux de l'Organisation - sous l'influence d'un certain groupe d'États -, qui mettent en péril son existence même en tant qu'espace de dialogue de la communauté aéronautique internationale au service du renforcement de l'amitié et de la compréhension mutuelle entre les nations et les peuples. Une règle du « deux poids, deux mesures », instrumentalisée à des fins politiques, se propage dans les travaux des organes constitutifs de cette institution spécialisée des Nations Unies qu'est l'OACI, qui a d'abord et avant tout été conçue pour s'acquitter de tâches techniques dans le domaine de l'aviation.

De nombreux mécanismes de travail de l'OACI prévus par la Convention de Chicago dans le but principalement de renforcer la coopération interétatique, de régler les différends et d'établir la vérité sont malheureusement exploités par un certain groupe d'États – qui disposent de la majorité au sein des organes les plus importants de l'OACI – dans un intérêt purement opportuniste, afin de sanctionner des États qui se trouvent stigmatisés au motif qu'ils mènent une politique indépendante. Le règlement intérieur des organes de l'OACI n'est pas respecté et les droits de certains États sont bafoués lors des réunions.

Les mécanismes de surveillance de la sécurité de l'OACI, qui devraient avoir principalement pour objet de renforcer la sécurité des vols et de prévenir les accidents, sont également utilisés sans scrupule pour satisfaire les intérêts politiques d'un certain groupe d'États.

Ainsi, malgré tous les mécanismes, programmes, normes et pratiques recommandées, orientations et autres éléments indicatifs existants de l'OACI, qui visent à garantir l'application de mesures de sécurité de l'aviation aux niveaux mondial et régional, des restrictions artificielles sont imposées à certains États à l'encontre desquels sont formulées des préoccupations significatives de sécurité (SSC) pour des motifs purement politiques, ce qui constitue *de facto* une forme de dissuasion, ou vis-à-vis desquels

tentent d'être érigés des obstacles à une concurrence libre et loyale sur le marché mondial du transport aérien. L'absence de réalisation d'un réel audit de sécurité dans l'État en question montre bien le caractère politique sous-jacent que revêtent ces SSC.

Les organes de l'OACI font manifestement preuve d'indifférence, voire de dédain, à l'égard des intérêts des pays contre lesquels certains groupes d'États ont pris des mesures de restriction unilatérales illicites dans le domaine de l'aviation civile. Bien que la mise en place de ces mesures ait des répercussions négatives sur le fonctionnement de l'ensemble du système de l'aviation civile internationale, nuise à l'environnement et sape les fondements mêmes du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI ainsi que le principe de fluidité de la navigation aérienne, les organes de l'OACI ne font rien pour les contrecarrer.

La Fédération de Russie ne saurait admettre que l'on tente d'utiliser l'OACI comme une plateforme interétatique pour exercer des pressions politiques sur des pays qui ont une ligne de conduite indépendante, ni comme un instrument permettant de dénaturer de manière sélective les buts et objectifs fondamentaux de l'Organisation au détriment d'États contre lesquels des décisions partiales ont été adoptées ou qui font l'objet de sanctions pour des raisons purement politiques.

La Fédération de Russie a soumis des notes de travail sur ce sujet d'actualité très délicat et nous espérons qu'elles recevront l'appui de l'Assemblée afin que l'Organisation en sorte renforcée, que la sécurité internationale soit préservée et que cela contribue au développement des peuples.

L'étiollement constant des services linguistiques assurés à l'OACI suscite de vives inquiétudes. La discrimination linguistique, contraire au principe fondamental du multilinguisme, est flagrante lorsqu'un certain nombre de réunions, colloques, séminaires et sessions de groupes d'experts de l'OACI qui se tiennent au niveau international ne bénéficient pas de services linguistiques et que de nombreux documents importants examinés par les organes de l'OACI ne sont pas traduits dans toutes les langues de travail de l'Organisation, notamment en russe.

Parallèlement, le mandat de l'Organisation ne cesse d'être élargi, alors que rien ne justifie que l'on y inclue des questions secondaires sans rapport avec le développement sûr, efficace et ordonné du transport aérien. Dans le contexte actuel de contraintes budgétaires, cet élargissement des compétences d'une organisation aéronautique internationale est pour le moins préoccupant.

Nous voulons croire que l'OACI sera en mesure de juguler, pour le plus grand bien de l'ensemble de la communauté aéronautique internationale, les tendances négatives susmentionnées observées dans ses activités. Une fois encore, je voudrais souhaiter à tous les participants à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI des délibérations fructueuses et productives, dans un esprit de compréhension mutuelle et de coopération.

Je vous remercie de votre attention.

— FIN —