



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre — Politique et activités

MISE AU POINT DE MÉCANISMES POUR LA RECONSTRUCTION DE L'AVIATION CIVILE DANS LES PAYS AFFECTÉS PAR DES GUERRES OU DES CONFLITS GÉOPOLITIQUES

(Note présentée par la République arabe d'Égypte)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note porte sur les mesures qui peuvent être prises pour établir des mécanismes permettant de reconstruire le secteur de l'aviation civile dans les pays affectés par des conflits et des différends régionaux. Elle souligne le rôle majeur que pourrait jouer l'OACI en gérant et en structurant le soutien et l'assistance fournis aux pays et aux zones affectés par des conflits et des différends régionaux, afin d'assurer la durabilité du transport aérien dans ces endroits. De plus, il y a lieu de mettre au point des stratégies pour réduire au minimum les risques et garantir la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans ces régions.

La présente note s'appuie sur les principes fondamentaux de l'OACI, à savoir assurer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité du transport aérien international. Elle évoque l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP), la création d'un forum de coopération entre les États membres, la promotion du développement durable de l'aviation civile et du principe *Aucun pays laissé de côté*. Elle s'inspire essentiellement des principes fondamentaux énoncés dans la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago, Chicago, 1944).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) charger le Conseil de l'OACI de mener des études approfondies sur l'état technique des aéroports ainsi que des installations et des infrastructures de navigation aérienne dans les pays affectés par des conflits et des guerres ;
- b) envisager d'approuver une série de programmes, d'initiatives et de mesures d'aide rapide en faveur des pays affectés, axés sur le rétablissement des capacités techniques de l'aviation civile, que les États membres ou des organisations et organismes donateurs se chargeraient de mettre en place afin d'assurer la durabilité et la sécurité des installations de l'aviation ;
- c) inviter les États membres à fournir une assistance et un soutien aux pays affectés par des conflits et des différends, sous la supervision technique de l'OACI.

¹ Version arabe fournie par l'Égypte.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé, L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous, Aucun pays laissé de côté, Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous, et La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités de l'OACI décrites dans la présente note de travail devraient être entreprises sous réserve des ressources prévues par le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou provenant de contributions volontaires.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> , signée à Chicago le 7 décembre 1944, et amendée par l'Assemblée de l'OACI Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i>

1. INTRODUCTION

1.1 À la lumière de la montée des crises politiques et économiques et des tensions dans le monde, il est constaté que les risques qui menacent l'économie mondiale gagnent en complexité et en puissance, affectant tous les secteurs de l'économie. Le secteur de l'aviation internationale est actuellement confronté à des difficultés majeures ainsi qu'à des risques opérationnels résultant des conflits, des différends, des guerres et des tensions géopolitiques dans le monde. Le risque le plus important réside dans les revirements brusques qui se produisent dans de nombreux pays à la suite de la fermeture de l'espace aérien, dans l'augmentation subséquente du trafic aérien dans d'autres espaces aériens, dans la mise hors service d'aéroports dans plusieurs États et dans la destruction d'infrastructures aéronautiques dans d'autres régions. Par conséquent, le secteur de l'aviation doit adopter des stratégies souples et innovantes pour assurer la sécurité et la durabilité du transport aérien.

2. INCIDENCES DES CONFLITS ET DES DIFFÉRENDS MONDIAUX SUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

2.1 **Incidence sur la sécurité et la sûreté** – Les aéronefs civils évoluant dans les zones de conflit courent le risque d'être accidentellement frappés ou pris pour cible, et sont plus vulnérables aux attentats terroristes ou aux détournements.

2.2 **Incidence sur la navigation aérienne** – Les tensions et les conflits entraînent la fermeture de l'espace aérien dans les pays ravagés par des conflits. La fermeture peut parfois s'étendre à l'espace aérien voisin, ce qui a une incidence sur le trafic aérien international dans ces zones et accroît la charge pour les pays vers lesquels les routes sont détournées et qui sont censés assurer la sécurité de la navigation aérienne internationale.

2.3 **Incidence économique** – Le secteur de l'aviation est un moteur essentiel du développement économique des pays, étant l'une des principales sources de recettes nationales. Dans les

zones de conflit où le trafic aérien est interrompu, les États sont privés des recettes provenant des aéroports, des services de navigation aérienne ou des activités des transporteurs aériens.

2.4 Incidence sur les infrastructures – Les aéroports, les routes menant aux aéroports et les installations de navigation aérienne courent généralement le risque d’être détruits. Leur destruction entraîne la mise hors service des aéroports et la paralysie subséquente des services de navigation aérienne, des systèmes de radiodétection et des moyens de communication, ce qui nuit à la régularité et à la sécurité du trafic aérien.

2.5 Incidence sur le transport aérien – Le trafic aérien se trouve souvent perturbé par l’annulation ou le déroutement des vols, le coût élevé de la couverture d’assurance des transporteurs aériens et le fait que les voyages vers les zones de conflit inspirent peu confiance. Cette situation entraîne à son tour une chute de la demande de transport aérien, bouleverse les projets de voyage dans ces régions et perturbe le réseau de transporteurs aériens (connectivité), qui est l’un des principaux indicateurs de la force et de l’efficacité du secteur du transport aérien. Il convient de noter que les interdictions de vol et la mise hors service d’aéroports dans les zones de conflit rompent la connectivité entre les villes et les capitales du monde, et entre les aéroports pivots régionaux qui composent la carte mondiale du transport aérien, entraînant une baisse du taux de croissance du trafic de passagers et de fret (croissance du trafic). Les indicateurs statistiques de ces régions le montrent, à savoir la réduction des liaisons des transporteurs aériens et de l’efficacité de la connectivité qui se reflète dans le temps de vol et le nombre d’escales.

2.6 Incidence sur l’aide humanitaire – Les tensions entraînent une perturbation du transport aérien, ce qui rend difficile l’évacuation des civils ou des nationaux de ces zones et entrave l’acheminement par voie aérienne de l’aide humanitaire, des médicaments et des denrées alimentaires.

3. RÔLE DE L’OACI DANS L’AIDE AUX PAYS RAVAGÉS PAR LA GUERRE

3.1 La Convention relative à l’aviation civile internationale (la “Convention de Chicago”) a établi les principes fondamentaux que les États doivent respecter pour développer un réseau de services de transport aérien international qui soient réguliers, efficaces, harmonisés et durables. Vu l’état actuel des choses, reflet de tensions et de conflits géopolitiques, il incombe à l’OACI de se pencher, rapidement et sans délai, sur les dangers qui menacent la sécurité du transport aérien dans ces régions en créant des organes consultatifs et en invitant le Conseil de l’OACI à exercer son rôle de médiateur élu, représentant toutes les régions du monde. Cela renforcerait davantage la légitimité du Conseil de l’OACI au moment :

- a) d’envisager d’adopter un ensemble de programmes rapides et de mesures accélérées axés sur la restauration des capacités de l’aviation civile pour assurer la sécurité, en mettant l’accent sur la communication avec les donateurs et les États membres afin de fournir un soutien financier et technique aux pays ;
- b) d’œuvrer, par l’intermédiaire de l’Organisation, à la fourniture des services de navigation aérienne nécessaires, à la restructuration des aéroports et des infrastructures, et à la réhabilitation du personnel afin d’assurer la sécurité et la régularité des opérations ;
- c) d’assurer une coordination avec l’Organisation des Nations Unies et les organisations internationales afin de sécuriser les couloirs aériens pour l’acheminement de l’aide humanitaire ;

- d) de faire mieux connaître l'importance de la sécurité et de la sûreté dans le secteur du transport aérien.

4. RECOMMANDATIONS

- a) Créer, par l'intermédiaire du Conseil de l'OACI, des comités techniques spécialisés chargés de produire des rapports sur l'état technique des aéroports et des installations de navigation aérienne dans les pays touchés, afin de recenser les moyens disponibles et les ressources nécessaires à la reconstruction du secteur ;
- b) Élaborer des plans de mise en œuvre et des mécanismes de mobilisation des ressources (c'est-à-dire une feuille de route) pour la reconstruction du secteur, à présenter à l'Assemblée de l'OACI pour qu'elle prenne les mesures nécessaires, ce qui consiste à créer des comités techniques compétents pour évaluer les dommages, déterminer les priorités et élaborer un plan indiquant les objectifs prioritaires et les dépenses nécessaires ;
- c) Reconstituer les ressources humaines et former le personnel technique pour assurer une gestion sûre et durable du secteur ;
- d) Faciliter le financement et les partenariats internationaux en assurant la liaison avec les donateurs et en fournissant un soutien par l'intermédiaire de l'OACI, de la Banque mondiale, du Programme des Nations Unies pour le développement, du Fonds monétaire international, entre autres, ainsi qu'en proposant des programmes d'allègement ou de rééchelonnement de la dette, et en encourageant le secteur privé à investir dans le secteur de l'aviation dans les pays affectés par la guerre afin d'accélérer la reconstruction et de réduire la pression sur les fonds publics ;
- e) Actualiser les politiques et les lois qui aident les pays à établir des cadres juridiques et réglementaires pour le secteur de l'aviation civile, conformément aux normes internationales, par l'intermédiaire de comités spécialisés chargés de superviser la mise en œuvre et l'application des règles de sécurité de l'aviation, en particulier dans la phase de reconstruction ;
- f) Œuvrer à la réintégration des pays ravagés par la guerre dans le système mondial de l'aviation en rouvrant progressivement leur espace aérien, en assurant leur compatibilité avec les réseaux régionaux et internationaux de l'aviation, en soutenant leur adhésion à de nouveaux accords internationaux et en cherchant à promouvoir leur participation aux comités spécialisés de l'OACI.

5. CONCLUSION

5.1 Compte tenu des principes de l'OACI et des objectifs défendus par l'Organisation des Nations Unies, l'Égypte souligne la nécessité pour l'Organisation de jouer un rôle dans la reconstruction du secteur de l'aviation civile des pays affectés par des conflits régionaux et des guerres, afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

5.2 Le Conseil de l'OACI devrait assumer ses responsabilités en matière de reconstruction des pays affectés par des conflits régionaux et des guerres.

— FIN —