



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programmes d'audits – Méthode de surveillance continue

POLITIQUE ET PROCÉDURES DE L'OACI POUR L'ATTRIBUTION DU STATUT DE PRÉOCCUPATION SIGNIFICATIVE DE SÉCURITÉ (SSC)

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient des propositions et des recommandations concernant la politique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui visent à assurer l'égalité des chances des États membres dans les services internationaux de transport aérien grâce à une procédure politiquement neutre pour l'attribution du statut de pays ayant une préoccupation significative de sécurité (SSC), qui serait fondée uniquement sur des considérations d'ordre technique et la transparence dans sa publication, afin de fournir une information détaillée sur les motifs pour lesquels le statut de SSC a été attribué à un État.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte de la situation sans précédent créée par l'attribution et le maintien du statut de SSC à la Fédération de Russie pour des motifs politiques ;
- approuver le projet de résolution figurant à l'appendice de la présente note de travail.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles du budget ordinaire 2026-2028 de l'Organisation.
<i>Références :</i>	Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 7300/9, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i>

¹ Versions anglaise et russe fournies par la Fédération de Russie.

1. INTRODUCTION

1.1 Le 15 juin 2022, l'OACI a publié le Bulletin électronique n° EB 2022/29, « Affichage d'une préoccupation significative de sécurité (SSC) — Fédération de Russie », informant qu'une préoccupation significative de sécurité constatée « n'avait toujours pas été résolue » par la Fédération de Russie relativement à la double immatriculation d'aéronefs et, par la suite, à la validité des licences de stations radio et des certificats de navigabilité délivrés à ces aéronefs. Le bulletin fixait une période de 90 jours pour que la Fédération de Russie élimine cette carence et présente des mesures correctrices. Si la SSC n'était pas résolue après 90 jours, l'information serait rendue publique.

1.2 En outre, l'OACI a publié la circulaire SSC/AIR-01/05-2022/RUS traitant de cette même SSC et qui, en plus d'exprimer des inquiétudes sur l'état de la sécurité des vols en Russie, notait que la Fédération de Russie devait prendre des mesures immédiates et à court terme pour remédier aux « violations » formulées par l'OACI.

1.3 L'Assemblée, le Conseil et le Secrétariat de l'OACI ont été informés des motifs politiques sans rapport avec la sécurité sur lesquels repose la décision de valider la SSC. Dans le même temps, le « drapeau rouge » épinglé à côté de la Russie sur la page de l'OACI affichant les résultats des audits de sécurité, continuait d'y figurer au 15 septembre 2022, confirmant par une « description générique » l'attribution du statut de SSC à la Fédération de Russie. En l'absence d'une définition de l'étendue des fonctions visées par l'attribution du statut SSC, l'ensemble du domaine « navigabilité des aéronefs » (AIR) en Russie avait été signalé.

2. ANALYSE

Égalité des chances dans le développement de l'aviation civile et les services internationaux de transport aérien

2.1 Le préambule et l'article 4 (« Usage indu de l'aviation civile ») de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* de 1944 (Convention de Chicago) dénoncent l'utilisation incompatible des mécanismes de l'aviation civile internationale. La sécurité des vols ne devrait pas être employée comme moyen de pression contre un État. Le fait d'établir un précédent et utiliser un enjeu majeur qui est du ressort de l'OACI pour servir les intérêts d'un groupe d'États contractants réunis par l'objectif commun d'empêcher l'égalité des chances en matière de développement de l'aviation civile internationale et des services internationaux de transport aérien doit être jugé inadmissible.

Les mesures de la Fédération de Russie et la SSC affichée sur le portail de l'OACI

2.2 L'OACI a été informée dans les délais fixés, à savoir en août 2022, des mesures prises par la Fédération de Russie relativement au statut SSC qui lui a été attribué. La Fédération de Russie a subi avec succès un audit complet réalisé par une équipe de l'OACI au cours de leur mission en Russie en 2014–2015. Selon les résultats de l'audit, la Fédération de Russie a atteint un taux de mise en œuvre effective (EI) de 80,69 % et aucune lacune constituant une SSC n'a été relevée. Ce taux est toujours valide en date d'aujourd'hui, l'OACI (jusqu'en février-mars 2022) n'ayant pas pris contact avec la Fédération de Russie pour procéder à un nouvel audit. La lacune actuelle entraînant le statut de SSC a été constatée malgré toutes les demandes d'information et les propositions de la Russie et sans la tenue d'un audit distinct sur site. Le statut de SSC a été attribué sur la base d'une approche formelle, ce qui peut être considéré comme une mesure motivée par des raisons politiques qui ne reflète pas l'état actuel des choses et nuit à une évaluation adéquate de la capacité de la Russie à assurer une supervision appropriée de la sécurité.

2.3 Dans ces circonstances, le véritable motif pour lequel une SSC a été attribuée à la Fédération de Russie semble être d'ordre politique, non pas l'obligation ou le défaut de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI en matière de sécurité des vols, compte tenu de la soi-disant « double » immatriculation.

2.4 L'OACI examine régulièrement des modifications aux normes et pratiques recommandées à la lumière de l'évolution rapide des services de transport aérien dans le monde. Dans le contexte de la nature sans précédent de la question à l'examen, il n'existe pas d'obstacle procédural à l'analyse et l'adoption des modifications nécessaires à la « description générique », qui n'a pas été modifiée depuis son adoption en 2012 par le Conseil de l'OACI et qui sert invariablement à afficher des informations au sujet des SSC sur le site public de l'Organisation.

Sécurité des vols en Fédération de Russie

2.5 Les milliers d'aéronefs civils de construction russe ou étrangère qui constituent le parc aérien de la Fédération de Russie n'ont qu'une seule immatriculation, la russe, et ces aéronefs n'ont aucun rapport avec la soi-disant « double » immatriculation ou le statut SSC comme tel. Il y a lieu de noter que le Secrétaire général de l'OACI, M. Juan Carlos Salazar, a reconnu ce fait en septembre 2022 dans sa correspondance avec le bureau du Représentant de la Fédération de Russie auprès de l'OACI.

2.6 Selon le site public de l'OACI, le taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (CE) du système de supervision de la sécurité de la Fédération de Russie, dans le domaine « Navigabilité des aéronefs », était de 77,4 %. L'objectif n° 2 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP 2023-2025, Doc 10004), « Renforcer la capacité de supervision de la sécurité des États », énonce que le taux de EI ne doit pas être inférieur à 75 % en 2024. Or, aucun accident, événement ou changement majeur ne s'est produit dans l'aviation civile russe, ni avant, ni après 2022, qui pourrait soulever un doute quant à la capacité du secteur de l'aviation de se conformer aux normes de l'OACI en matière de navigabilité.

2.7 Les indicateurs de performance de sécurité aérienne démontrent l'efficacité de la gestion du maintien de la navigabilité en Fédération de Russie : pendant la période 2020-2024, le nombre moyen d'accidents impliquant des aéronefs de transport était de 1,6 par million de départs, ce qui concorde avec la moyenne de 2,0 accidents par million de départs dans les États membres de l'OACI.

Coopération des États sous l'égide des Nations Unies

2.8 Le 27 septembre 2024, à New York, en marge de la 79^e session de l'Assemblée générale des Nations Unies, s'est tenue la sixième réunion ministérielle du Groupe d'amis pour la défense de la Charte des Nations Unies, au cours de laquelle des ministres de 18 États², dont la Fédération de Russie, ont adopté une déclaration politique. Entre autres choses, la déclaration décrit et condamne le recours à des mesures coercitives unilatérales de nature discriminatoire dans le domaine de l'aviation civile, en particulier en ce qui concerne l'immatriculation des aéronefs³.

² Algérie, Bélarus, Bolivie (État plurinational de), Chine, Cuba, Érythrée, État de Palestine, Guinée équatoriale, Iran (République islamique d'), Mali, Nicaragua, République arabe syrienne, République populaire démocratique de Corée, République populaire démocratique lao, Saint-Vincent et Grenadines, Venezuela (République bolivarienne du), Zimbabwe.

³ Paragraphe 21 de la Déclaration politique.

2.9 La Déclaration stipule que le recours à des mesures coercitives unilatérales de nature discriminatoire est contraire au droit international, en particulier le droit aérien international, notamment la *Convention relative à l'aviation civile internationale* de 1944, et qu'elles portent atteinte aux principes de base de la sécurité des vols établis dans les fondements mêmes de la Convention de Chicago. La déclaration envoie un message clair à la communauté internationale en révélant les véritables motifs de la politique restrictive des États occidentaux et ses conséquences. Elle affirme sans équivoque que la soi-disant « double » immatriculation des aéronefs est directement liée aux mesures coercitives unilatérales de nature discriminatoire.

— — — — —

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION

Résolution A42-XX : Politique et procédures de l'OACI pour l'attribution du statut de préoccupation significative de sécurité (SSC)

L'Assemblée,

Considérant que les objectifs principaux de l'OACI sont de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde ;

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 ;

Constatant avec préoccupation le recours à des mesures coercitives unilatérales, contraires au droit aérien international, qui créent des obstacles supplémentaires aux opérations normales de l'aviation civile internationale ;

Exhortant les États contractants à respecter l'esprit et la lettre de la Convention de Chicago afin de créer et de promouvoir les conditions du développement de l'aviation civile de façon sûre et ordonnée, sur la base de l'égalité des chances, de la rationalité et de l'efficacité ;

1. *Prie instamment* les États membres de l'OACI à mettre leurs efforts et capacités en commun pour relever les défis juridiques et institutionnels consistant à assurer la sécurité de l'aviation civile internationale sur la base de la Convention de Chicago et des principes généraux du droit aérien international, par opposition à toute tentative par des États ou groupes d'États unis dans l'intention commune de politiser les activités de l'OACI et d'imposer illégalement des mesures coercitives unilatérales contre d'autres États ;

2. *Abroge* la Résolution A41-2 « Infractions à la Convention relative à l'aviation civile internationale par la Fédération de Russie », dont la teneur ne correspond pas à la réalité juridique et aux événements actuels ;

3. *Charge* le Conseil

- a) d'évaluer les conséquences pour l'aviation civile internationale des restrictions opérationnelles illégales et unilatérales imposées contre certains États membres de l'OACI dans le domaine des vols internationaux, telles que la fermeture sélective de l'espace aérien à des vols internationaux exploités par des compagnies aériennes de ces États, les retards au départ et l'immobilisation d'aéronefs des États faisant l'objet des mesures coercitives unilatérales, l'application de restrictions à l'utilisation de leur flotte fondées sur des considérations relatives à la sécurité aérienne, la révocation de certificats de navigabilité d'aéronefs loués et le refus d'accès aux aides à la navigation aérienne et aux services météorologiques. En fonction des résultats de cette évaluation, demander aux États de lever toutes les restrictions en place et de s'abstenir d'en introduire à l'avenir ;

- b) concevoir un mécanisme efficace de coopération entre les États pour éviter que les outils techniques et juridiques de l'OACI ne soient utilisés à des fins politiques, tout en maintenant les principes d'impartialité, d'ouverture, de transparence et d'approche non discriminatoire énoncés dans la Convention de Chicago.
- c) prendre les mesures nécessaires pour améliorer le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) afin de prévenir la politisation du processus d'attribution et de publication des SSC dans l'aviation civile internationale.
- d) rendre compte du résultat de ses travaux à la prochaine session de l'Assemblée de l'OACI.

— FIN —