



Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

A42-WP/527

TE/202

29/8/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 23 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne

**INCIDENCES DE DÉCISIONS UNILATÉRALES SUR L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE ET SUR LE PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP)**

(Note présentée par la République islamique d'Iran)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose les problématiques liées à la navigation aérienne régionale et internationale.

Dans certains cas, des obstacles empêchent les civils et l'aviation civile internationale de bénéficier de services essentiels au développement offerts par des dispositifs internationaux, dans l'intérêt de la sécurité des vols régionaux et internationaux. À titre d'exemple, le rapport final de la vingt et unième réunion du Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG/21) (paragraphe 5.3.38, 5.3.39 et 5.3.40) mentionne la question de la surveillance de l'altitude des avions immatriculés en Iran, qui a été perturbée faute de licence du Bureau du contrôle des avions étrangers (OFAC), suscitant des préoccupations parmi les États de la région Moyen-Orient (MID) de l'OACI.

Il est nécessaire de faire la distinction entre les activités purement civiles, qui sont liées aux plans mondiaux de navigation aérienne, et les autres activités. Dans de tels cas, les services publics et les populations civiles doivent pouvoir bénéficier de services fiables, inconditionnels et sans délai.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre connaissance des informations figurant dans la présente note ;
- b) adopter ce qui suit sous forme de résolution :
 - i) l'OACI et les États membres affirment que les services et les aides qui constituent des activités purement civiles devraient légitimement être écartés du champ d'application des sanctions ;
 - ii) s'agissant du *Plan mondial de navigation aérienne (GANP)*, les restrictions du champ d'application, ayant une incidence sur les plans mondiaux, devraient être prises en compte dans les versions précédentes et ultérieures ;
 - iii) convenir qu'il faudrait trouver et mettre en œuvre une solution internationale au problème soulevé dans la présente note. Pour commencer, un groupe de travail visant la convergence pourrait être mis sur pied et chargé d'étudier et de recommander des méthodes pour résoudre la situation ;
 - iv) convenir que l'OACI obtienne une licence inconditionnelle et illimitée pour les activités civiles liées aux plans de navigation aérienne à l'échelon international et à l'échelon régional, afin de soutenir les plans mondiaux, notamment en ce qui concerne les prescriptions au sol et à bord de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), comme indiqué au paragraphe 2.9 de la présente note, et tel que mentionné dans le rapport final de la réunion MIDANPIRG21 sur la surveillance de l'altitude ;
 - v) convenir de l'obtention d'une exemption pour les autres services relevant exclusivement de l'aviation civile et ayant une incidence sur l'aviation civile internationale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière supplémentaire n'est prévue.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> AN-Conf/14 — WP/64, <i>Incidences de décisions géopolitiques sur l'aviation civile internationale et sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i> Rapport final des réunions MIDANPIRG11 et RASG11 Note de travail 23, version 1, des réunions MIDANPIRG 22 et RASG12

1. INTRODUCTION

1.1 Alors que le rôle de l'aviation civile internationale dans l'amitié et la compréhension entre les nations ne peut être ignoré, des enjeux dans certaines parties du monde ont considérablement nui à la planification de l'aviation civile internationale à cause des obstacles créés par les États qui gèrent et possèdent les entreprises du secteur aéronautique, notamment à travers des processus d'octroi de licences nécessaires pour accéder à la technologie et aux activités commerciales, sans tenir compte des effets de ces procédures sur les populations civiles et sur l'aviation civile internationale. Ces mesures ont sapé l'amitié et la compréhension entre les nations, ce qui se traduit par la dégradation de la sécurité et de la sûreté à l'échelle internationale.

1.2 L'aviation civile internationale existe dans le but d'établir un cadre visant à harmoniser les normes et les réglementations dans le monde entier. Les États devraient s'efforcer de respecter les normes et pratiques recommandées internationales. Les activités de l'aviation civile internationale ne sont possibles que grâce à la coopération, laquelle peut créer et préserver l'amitié et la compréhension entre les nations et les peuples du monde. La compréhension entre les nations et les peuples s'établit naturellement lorsque l'aviation civile internationale est préservée des interférences politiques inutiles.

2. ANALYSE

2.1 Le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP) doit être élaboré de manière à refléter au mieux les réalités mondiales. Tout obstacle inattendu peut avoir une incidence sur l'ensemble des activités de navigation aérienne, celles-ci étant toutes interconnectées. Il faudrait donc recenser ces obstacles et défis, les prendre en compte et les traiter, selon qu'il convient et dans la mesure du possible, afin de réduire les perturbations qu'ils engendrent dans la navigation aérienne internationale et régionale.

2.2 En vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300, Convention de Chicago), les gouvernements ont convenu 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. Dans les cas où un tel développement de manière ordonnée est perturbé, l'objectif de la Convention de Chicago est compromis.

2.3 La Convention de Chicago stipule que :

« 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 (...) »

2.4 Alors que le rôle de l'aviation civile internationale dans l'amitié et la compréhension entre les nations ne peut être ignoré, des enjeux géopolitiques dans certaines parties du monde ont considérablement nui à la planification de l'aviation civile internationale à cause de sanctions unilatérales abusives prises par les États qui gèrent et possèdent les entreprises du secteur aéronautique, imposant ainsi un blocage technologique et commercial, sans tenir compte des conséquences sur les populations civiles et sur l'aviation civile internationale. Ces mesures ont sapé l'amitié et la compréhension entre les nations, ce qui se traduit par la dégradation de la sécurité et de la sûreté à l'échelle internationale.

2.5 En outre, l'article 4 de la Convention de Chicago indique ce qui suit :

« Chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. »

2.6 Les décisions politiques actuelles visant à sanctionner certains États, prises par d'autres États qui gèrent les entreprises du secteur des services aéronautiques et des technologies connexes, ou qui ont une influence sur les entités qui gèrent lesdites entreprises, ont contribué aux problèmes du secteur de l'aviation. Ces sanctions étatiques ont poussé les entreprises du secteur de l'aviation civile à aller à l'encontre du texte et de l'esprit de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. En effet, ces mesures pourraient être jugées contraires à l'esprit et au texte de la Convention de Chicago.

2.7 En outre, l'article 44 de la Convention de Chicago dispose ce qui suit :

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

2.8 Étant donné que l'article 44 de la Convention de Chicago fait clairement mention de l'objectif de l'OACI consistant à promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à assurer le développement ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier, toute mesure allant à l'encontre de ce développement ordonné devrait être examinée par l'OACI et ses États membres, qui devraient ensuite agir en conséquence. Le développement ordonné de l'aviation civile internationale est impossible si des sanctions empêchent ce développement dans certaines nations. À l'évidence, aucun plan mondial ne peut assurer un développement ordonné si de telles sanctions existent.

2.9 Il est donc prudent d'examiner les activités et les plans internationaux et régionaux connexes afin de mettre en évidence les facteurs susceptibles de constituer des obstacles à cet égard. Comme indiqué dans la note AN-Conf/14 — WP/64, la navigation aérienne mondiale doit être libérée d'un poids inutile et auquel elle est étrangère, afin de pouvoir être mise en œuvre efficacement.

2.10 Dans certains cas, des mesures unilatérales empêchent les civils et l'aviation civile internationale de bénéficier de services essentiels au développement offerts par des dispositifs internationaux, dans l'intérêt de la sécurité des vols régionaux et internationaux. En outre, ces mesures entravent la sécurité des vols internationaux et/ou la mise en œuvre des plans mondiaux, comme le GANP et les plans régionaux de navigation aérienne. Le rapport final des réunions MIDANPIRG/21 et RASG/11 (paragraphe 5.3.38, 5.3.39 et 5.3.40) évoque par exemple la surveillance de l'altitude des avions immatriculés en Iran qui est entravée depuis longtemps faute de licence de l'OFAC, ce qui suscite des préoccupations parmi les États de la région MID de l'OACI.

2.11 En outre, des décisions unilatérales interdisant les transferts financiers internationaux bloquent les plans de soutien de l'OACI dans le cadre des programmes de renforcement des capacités.

2.12 D'autres exemples d'obstacles ou de perturbations liés aux plans internationaux de l'OACI ont été signalés à l'Organisation ou évoqués lors de réunions avec des responsables de la région MID de l'OACI, notamment :

- a) les systèmes d'automatisation de la navigation aérienne, nécessaires pour satisfaire aux exigences connexes de l'ASBU ;
- b) les composants et l'équipement aéroportés, nécessaires pour satisfaire aux exigences connexes de l'ASBU ;
- c) l'équipement de contrôle par rayons X des aéroports, relevant des questions de sûreté et de sécurité internationales.

2.13 Il est nécessaire de faire la distinction entre les activités civiles, qui sont liées aux plans mondiaux de navigation aérienne, et les autres activités. Dans de tels cas, les services publics et les populations civiles doivent pouvoir bénéficier de services fiables, inconditionnels et sans délai.

— FIN —