Organisation de l'aviation civile internationale

LC/40-WP/3-4[1]
10/9/26

NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 40e SESSION

(Montréal, 26 – 30 octobre 2026)

Point 3 : Révision du programme général des travaux du Comité juridique

INCOMPATIBILITÉ DE L'EMPLOI DE MESURES COERCITIVES UNILATÉRALES DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE AVEC LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET SES ANNEXES – CONSÉQUENCES DE L'APPLICATION DE TELLES MESURES

(Note présentée par la Fédération de Russie)

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note de travail porte sur l'emploi par certains États de mesures coercitives unilatérales dans le domaine de l'aviation civile internationale. De plus en plus souvent, ces mesures sont employées à l'encontre d'autres États pour exercer une pression politique et économique.

1.2 Ces mesures se présentent sous différentes formes, comme par exemple des interdictions discriminatoires concernant l'utilisation de l'espace aérien, la vente d'aéronefs et de pièces de rechange, ainsi que la maintenance et l'assurance des aéronefs.

1.3 À l'heure actuelle, des mesures coercitives unilatérales à caractère discriminatoire sont prises à l'encontre d'une trentaine d'États membres de l'OACI de différentes régions du monde. Par ailleurs, compte tenu du caractère extraterritorial de ces mesures et les menaces d'imposition de restrictions secondaires à des États tiers brandies par plusieurs États, le nombre d'États qui doivent composer avec cette pratique néfaste et illicite et subir des pertes en raison de l'impossibilité d'entretenir des relations économiques normales avec leurs partenaires est nettement plus élevé que ces 30 États membres directement visés. On peut donc affirmer que le problème est systémique et mondial et qu'il nécessite une réponse appropriée de la part de l'OACI, seule organisation universelle dans le domaine de l'aviation internationale, et du Comité juridique, en particulier. De telles mesures sont contraires au droit international et menacent la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale. Il faut mettre un terme à leur utilisation par les États.

2. ANALYSE

2.1 Certains États appliquent de plus en plus souvent des mesures coercitives unilatérales dans le domaine de l'aviation civile internationale à l'encontre d'autres États, dans le but de faire pression sur ces derniers pour obtenir des avantages politiques ou économiques. Cela est contraire au droit international,

[1] Version russe fournie par la Fédération de Russie.

notamment à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944 – la « Convention de Chicago ») et à la Charte des Nations Unies (ONU). Par ailleurs, ces actions ne sapent pas seulement les fondements des accords internationaux, elles affectent aussi la sécurité de l'aviation civile internationale, mettent en danger la vie des passagers et compromettent les efforts déployés par la communauté internationale de l'aviation pour créer un système international de l'aviation juste et efficace.

2.2 Les objectifs et les principes énoncés dans la Convention de Chicago sont d'une importance cruciale pour que l'aviation civile « 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 » (troisième paragraphe du préambule de la Convention de Chicago). Le recours à des mesures coercitives unilatérales va à l'encontre des objectifs et des principes de la Convention de Chicago, ainsi que de plusieurs dispositions de cette dernière [notamment les articles 4 (Usage indu de l'aviation civile), 9 (Zones interdites), 11 (Application des règlements de l'air), 15 (Redevances d'aéroport et droits similaires), 28 (Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés), 44 (Objectifs), et autres]. Qui plus est, les restrictions économiques, financières et opérationnelles discriminatoires imposées unilatéralement aux niveaux national et régional se répercutent sur le transport aérien international en nuisant à sa croissance, à sa connectivité et à son développement ordonné et harmonieux.

2.3 Il convient aussi de noter que tout État, tout groupe d'États ou toute association d'États qui applique des mesures coercitives unilatérales en passant outre au Conseil de sécurité de l'ONU agit à l'encontre des normes du droit international et ne devrait ni être accepté ni être soutenu. De telles mesures, qui portent atteinte aux principes et aux objectifs de la Charte des Nations Unies, notamment le principe de l'égalité souveraine des États et celui de la non-intervention dans les affaires intérieures des États, ainsi qu'à la Convention de Chicago, ont des conséquences négatives de grande ampleur pour l'aviation civile internationale, l'économie mondiale et la coopération internationale dans son ensemble.

2.4 Le 16 juin 2025, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution désignant le 4 décembre « Journée internationale contre les mesures coercitives unilatérales » (A/RES/79/293). La résolution insiste sur le fait que les mesures et les lois coercitives unilatérales sont contraires au droit international. Elle exhorte les États à s'abstenir de prendre, d'adopter et d'appliquer des mesures économiques, financières ou commerciales unilatérales dérogeant au droit international ou à la Charte des Nations Unies qui font obstacle à la pleine réalisation du développement économique et social, en particulier dans les pays en développement ou la compromettent de toute autre manière.

2.5 Les mesures coercitives unilatérales ne peuvent ni être « ciblées » ni « circonscrites ». Elles touchent les droits et les intérêts légitimes d'essentiellement tout citoyen ou État qui utilisent le transport aérien. Il en résulte que les droits des citoyens ordinaires à la liberté de circulation sont bafoués, quelle que soit leur nationalité.

2.6 L'utilisation de mesures coercitives unilatérales comme moyen de pression politique et économique constitue une grave menace pour la sécurité et la protection de l'aviation civile internationale. Une telle pratique a une incidence défavorable sur le développement et les droits de l'homme des populations des États concernés, réduit à néant les efforts déployés par la communauté internationale de l'aviation pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et, d'une manière générale, crée des obstacles au développement de l'aviation civile internationale de tous les États, y compris les pays en développement. La résolution A/RES/80/209 de l'Assemblée générale des Nations Unies, intitulée *Droits humains et mesures coercitives unilatérales* et datée du 18 décembre 2025, condamne la poursuite de l'application de mesures coercitives unilatérales ainsi que l'appui donné à ces mesures par certains pays. Elle exhorte tous les États à cesser d'adopter ou d'appliquer toute mesure unilatérale non conforme au droit international, y compris les mesures coercitives.

2.7 Le recours à des mesures coercitives unilatérales par des États détenant un monopole ou une position dominante dans la production ou la maintenance de matériel d'aviation, ou dans la fourniture de divers services liés à l'aviation civile internationale, en limitant ou en interdisant l'accès des entreprises de transport aérien ou d'autres entreprises relevant d'autres États à ce matériel et à ces services, constitue une menace grave pour la sûreté des vols et entrave le déroulement normal de l'exploitation technique des aéronefs ainsi que le développement pratique et ordonné du transport aérien international.

2.8 Les problèmes particuliers présentés ci-dessous sont attribuables aux effets négatifs de mesures coercitives unilatérales :

a) La réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI se heurte à certains obstacles, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI, la mise en place d'une navigation aérienne fluide et la réduction effective des émissions de CO_2 dans le secteur de l'aviation civile internationale ;

b) La mise en œuvre à l'échelle mondiale des normes internationales de l'OACI devient plus complexe pour l'ensemble des États membres de l'Organisation, ce qui soulève des doutes quant à la possibilité d'assurer le plus haut degré possible d'uniformité des règles, normes et procédures régissant la navigation aérienne internationale et le fonctionnement du transport aérien, c'est-à-dire le respect par les États des obligations qui leur incombent en vertu de l'article 37 de la Convention de Chicago ;

c) De telles mesures portent atteinte au régime juridique international universel régissant l'aviation civile fondé sur la Convention de Chicago, ce qui donne lieu à une fragmentation du droit aérien international et peut entraîner des conséquences catastrophiques pour la sécurité des vols et la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

2.9 Pour résoudre ces difficultés, il serait souhaitable que le rôle de chef de file de l'OACI soit reconnu. L'Organisation doit continuer de préserver l'esprit de la Convention de Chicago, qui établit clairement 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 ». Toutefois, les mesures prises par l'OACI n'ont pas encore donné les résultats escomptés et le problème reste, en grande partie, non résolu. L'OACI doit prendre toutes les mesures possibles pour empêcher des États d'appliquer des mesures coercitives politisées et discriminatoires dans le domaine de l'aviation civile internationale.

2.10 La question de la dimension juridique des mesures coercitives unilatérales dans le domaine de l'aviation civile internationale est souvent soulevée à l'OACI, notamment au Conseil et à l'Assemblée. L'Assemblée de l'OACI a, à plusieurs reprises, exhorté les États membres de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales et extraterritoriales susceptibles d'avoir des conséquences négatives sur le développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international (voir, par exemple, l'appendice A, section I, paragraphe 3, des résolutions A42-26 et A41-27 de l'Assemblée de l'OACI).

2.11 Cette question n'a toutefois pas encore fait l'objet d'une étude approfondie de la part de l'OACI et de ses organes. Aujourd'hui, plus que jamais, une analyse semble s'imposer. Par ailleurs, les divergences actuellement examinées par le Conseil de l'OACI au titre de l'article 84 de la Convention de Chicago et/ou les questions examinées par le Conseil de l'OACI au titre de l'article 54, alinéa n), de la Convention de Chicago ne devraient pas empêcher le Comité juridique de l'OACI de procéder à l'étude de cette question de manière indépendante et dépolitisée.

3. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

3.1 Le Comité juridique est invité à :

a) attirer l'attention de tous les États membres de l'OACI sur la nécessité d'observer rigoureusement la Convention de Chicago, notamment afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que le transport aérien international puisse reposer sur l'égalité des chances et être exploité de façon rationnelle et économique ;

b) envisager l'inscription au programme des travaux du Comité juridique d'un élément portant sur les aspects juridiques des mesures coercitives unilatérales et à créer un groupe de travail chargé d'examiner en détail la nature juridique de ces mesures, leur conformité avec la Convention de Chicago, ainsi que leur incidence sur le développement de l'aviation civile internationale, sa sûreté et sa protection. Le Comité est aussi invité à élaborer des propositions pour la création d'un éventuel mécanisme juridique visant à prévenir cette pratique néfaste. Par ailleurs, il est proposé que le groupe de travail soit créé selon le principe de la parité et qu'il comprenne des spécialistes provenant des États visés par des mesures coercitives unilatérales.

— FIN —