



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

LES SANCTIONS – UN DANGER MONDIAL POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE, EN VIOLATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par le Bélarus)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après appelée « Convention de Chicago ») et ses Annexes fournissent aux États contractants la base juridique et le cadre opérationnel d'un système mondial de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance mutuelle. Les sanctions imposées par certains États à d'autres États annulent le cadre juridique établi par la Convention de Chicago, et annulent également les efforts de la communauté aéronautique internationale pour créer un système mondial sûr et efficace de l'aviation, ainsi que l'un des droits humains fondamentaux - le droit à la liberté de circuler inscrit dans la Déclaration universelle des droits de l'homme adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 1948.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à examiner et à adopter la résolution exposée en appendice à la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques : Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, Sûreté et facilitation, Développement économique du transport aérien et Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Éviter que le développement du système mondial de transport aérien, la production d'aéronefs civils et la protection de l'environnement du fait de l'incidence de l'aviation ne subissent des dommages économiques irréparables.
<i>Références :</i>	Doc 7300/9, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

¹ Version russe fournie par le Bélarus.

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de l'imposition de toute sanction ou mesure restrictive, il convient de tenir dûment compte des principes et approches fondamentaux du droit international public, applicables à l'adoption et à la mise en œuvre de toute décision. Les principes du droit international, dans leur totalité et leur interrelation, constituent les fondations de relations internationales justes et équitables, formant un espace de sécurité égale et indivisible et d'interaction économique effective.

1.2 Comme il est stipulé dans le Préambule de la Charte des Nations Unies, les États se déclarent résolus « à créer les conditions nécessaires au maintien de la justice et du respect des obligations nées des traités et autres sources du droit international. »

1.3 Le principe d'exécution de bonne foi des traités internationaux (« *pacta sunt servanda* ») est affirmé dans l'Article 26 de la *Convention de Vienne sur le droit des traités* :

« Tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi ».

1.4 Toute violation, directe ou indirecte, de ces principes est inacceptable. Nous lançons un appel, par votre intermédiaire, et par là même à l'ensemble de la communauté aéronautique internationale, afin d'attirer l'attention sur la manière dont les États, en imposant des sanctions, violent les principes fondamentaux du droit aérien international et y contreviennent, à savoir :

Le préambule de la Convention de Chicago, qui stipule 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 ; »

« (...) il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde ; (...) ».

2. INCIDENCE DES SANCTIONS SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

2.1 Les sanctions ne peuvent pas être de nature « ciblée » et « ponctuelle ». Elles nuisent aux droits et aux intérêts légitimes de tout citoyen de tout État qui utilise un transport aérien qui n'est pas en état de navigabilité.

2.2 Les sanctions portent atteinte au droit des citoyens ordinaires à la liberté de circulation, indépendamment de leur nationalité et de leur appartenance à un État ; ils ne peuvent pas se déplacer sur le territoire d'autres États sans restriction. La fermeture de l'espace aérien pour les vols traversant l'espace aérien d'un État est une mesure de coercition économique exercée par un État sur un autre État et viole le droit humain à la liberté de circuler, consacré par la Déclaration universelle des droits de l'homme adoptée par l'Assemblée générale de des Nations Unies en 1948.

2.3 Les sanctions portent un coup à la capacité de l'ensemble de la communauté du secteur de l'aviation, des entreprises de transport aérien, des aéroports et des fournisseurs de services de navigation

aérienne, qui ont subi de lourdes pertes depuis la COVID-19 et qui, avec l'imposition des sanctions, perdent tout espoir de reconquérir leur position antérieure. Cette situation a des conséquences sur le travail de l'Association du transport aérien international (IATA).

2.4 La Convention de Chicago et ses Annexes exigent que tous les États contractants, dans la mesure du possible, remplissent leurs obligations de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et effectuent des contrôles appropriés sur la sécurité des vols et la sûreté de l'aviation. Aujourd'hui, les fondements mêmes des activités de l'aviation civile - la Convention de Chicago et les normes et pratiques recommandées (SARP) qui y sont annexées - ont été annulés par la décision d'imposer un assortiment de mesures restrictives : les sanctions. La façon dont l'OACI et la communauté aéronautique professionnelle comprennent la substance même des SARP est remise en question. Les fondements de nos activités dans le domaine de la sécurité des vols et de la sûreté de l'aviation sont bafoués et ignorés.

2.5 Les États qui appliquent le blocus violent les principes fondamentaux du droit aérien international et y contreviennent, à savoir :

2.6 Les prescriptions des *articles 4 et 11* de la Convention de Chicago, en ce que les actions des États qui appliquent le blocus ne visent pas à assurer la sécurité de la navigation aérienne internationale, mais à discriminer des aéronefs pour des raisons nationales et à restreindre leurs déplacements, ce qui est incompatible avec les objectifs de l'OACI et de la Convention de Chicago ;

2.7 Ils refusent aux aéronefs le droit de survol, en violation des prescriptions de l'*article 5* de la Convention de Chicago, qui définit la liberté des vols internationaux non réguliers ;

2.8 Les prescriptions de l'*article 37* et des *alinéas d), f), g) et h) de l'article 44* de la Convention de Chicago selon lesquels une action collective contre des pays viole les principes de sécurité, de régularité et d'efficacité de la navigation aérienne et du transport aérien ;

2.9 Les mesures prises par les États de conception d'aéronefs en ce qui concerne la navigabilité des aéronefs détenus légalement sont inacceptables. Les États de conception ne communiquent pas les informations nécessaires à la navigabilité des aéronefs, à la correction des carences opérationnelles et à l'élaboration des mesures de navigabilité nécessaires à la sécurité de l'exploitation des aéronefs ;

2.10 Les prescriptions de l'*article 28* de la Convention de Chicago, en ce que les aéronefs se trouvant sur les territoires des États qui appliquent le blocus ne bénéficient pas de l'utilisation d'aéroports ni des services de radio et de météorologie ni d'autres installations et services de navigation aérienne ;

2.11 Les prescriptions de l'*article 82* de la Convention de Chicago « Abrogation d'arrangements incompatibles », qui interdit aux États contractants de contracter des obligations incompatibles avec les dispositions de la Convention de Chicago et d'assumer de tels arrangements. L'adoption par l'Union européenne du Règlement (CE) n° 2021/907 du 4 juin 2021 et de la Décision du Conseil 2021/908 (PESC) du 4 juin 2021 est contraire aux dispositions de la Convention de Chicago mentionnées ci-dessus ;

2.12 Les États qui appliquent le blocus ne respectent pas la *résolution A39-15* de la 39^e Assemblée de l'OACI, qui demande instamment aux États membres d'éviter d'adopter des mesures unilatérales et extraterritoriales susceptibles de nuire au développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international ;

2.13 Les prescriptions des *Annexes 9* et *17* à la Convention de Chicago relatives à l'inspection-filtrage des passagers, de leurs bagages à main et leurs bagages de cabine, du fret, du courrier, ainsi que leur refus de fournir des canaux pour la transmission des données sur les passagers, aux fins de la détection de menaces terroristes.

APPENDICE

Résolution A41-XX. Sanctions – un danger mondial pour la sûreté de l’aviation civile, en violation des dispositions de la Convention relative à l’aviation civile internationale

L’Assemblée,

Gardant à l’esprit que l’objectif premier de l’OACI est de garantir la sécurité de l’aviation civile internationale dans le monde ;

Rappelant que le développement de l’aviation civile internationale peut grandement contribuer à l’instauration et au maintien de l’amitié et de la compréhension entre les nations et les peuples du monde, alors que tout abus **peut mettre en danger la sécurité des vols internationaux** ;

Constatant que les États membres de l’OACI ont défini et ont approuvé certains principes et mesures aux fins du développement sûr et ordonné de l’aviation civile internationale, et pour que les voyages aériens reposent sur la base de l’égalité des opportunités et soient exploités d’une manière rationnelle et économique ;

Soulignant que toute restriction quant à l’utilisation de l’espace aérien sur la base de la nationalité d’un aéronef et toute restriction de ses déplacements vont à l’encontre des principes de la Convention relative à l’aviation civile internationale et violent l’un des droits humains fondamentaux de liberté de circuler inscrit dans la Déclaration universelle des droits de l’homme, adoptée par l’Assemblée générale des Nations Unies en 1948, et sont de nature à abaisser dans son ensemble le niveau de sécurité de l’aviation civile ;

1. *Invite* les États membres de l’OACI à prendre des mesures visant à mettre fin à l’imposition et à l’application de sanctions, qui sont incompatibles avec les principes et les normes universellement reconnus du droit international, notamment la Charte des Nations Unies, et annulent le mécanisme juridique créé par la Convention relative à l’aviation civile internationale,
2. *Invite* les États membres de l’OACI à veiller à ce que l’aviation civile soit tenue à l’écart de la politique et qu’elle serve à forger et à maintenir l’amitié et la compréhension entre les nations et les peuples du monde, alors que le non-respect des règles de la Convention relative à l’aviation civile internationale et des normes et pratiques recommandées (SARP) constitue une menace contre le système de sécurité de l’aviation civile dans son ensemble,
3. *Charge* le Conseil de l’OACI d’inclure dans son programme des travaux l’examen de l’incidence des sanctions sur le développement de l’aviation civile internationale, sur la sécurité des vols et sur la sûreté de l’aviation, ainsi que sur le niveau des émissions de gaz à effet de serre produites par l’aviation civile internationale,

4. *Charge* le Conseil de l'OACI de rendre compte des résultats de la mise en œuvre de la présente résolution à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI.

— FIN —