



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

SIGNALEMENT D'UNE INFRACTION À LA CONVENTION PAR UN GROUPE D'ÉTATS MEMBRES DE L'OACI²

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le système de l'aviation civile internationale est fondé sur le respect de la Convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après « la Convention de Chicago ») par ses États contractants, pour ce qui est des règles de droit international qu'ils ont élaborées d'un commun accord, ainsi que sur leur application de ces règles. Cela est souligné dans le préambule de la Convention, où il est rappelé aux États qu'ils sont convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer « *d'une manière sûre et ordonnée* ».

Un certain nombre d'États membres de l'OACI n'ont pas respecté plusieurs articles de la Convention de Chicago, perturbant ainsi l'aviation civile internationale, mettant en péril par leurs actes délibérés la sûreté de l'aviation civile internationale et ébranlant la confiance mutuelle, élément essentiel du système de l'aviation internationale dont l'OACI a si bien assuré la construction pendant ses 78 ans d'existence.

En agissant sciemment en violation de la Convention, les pays dont il est question ci-dessus, fragilisent le cadre de référence de cet instrument, et qualifient d'infractions les mesures de riposte rendues nécessaires par leurs agissements, en même temps qu'ils refusent de reconnaître l'existence de tout lien de cause à effet entre leurs agissements et les mesures de riposte. Ces actions sont une menace directe pour la pérennité du dispositif de la Convention dans tous les États membres de l'OACI.

L'article 54 de la Convention établit les mécanismes par lesquels le Conseil de l'OACI doit réagir aux infractions à la Convention de Chicago commises par des États.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) charger le Conseil de faire rapport aux États contractants, comme prévu à l'alinéa j) de l'article 54 de la Convention de Chicago, sur les infractions aux articles 4, 9, 22, 44 et 82 de la Convention de Chicago commises par les États susmentionnés et décrites dans la présente note ;

¹ Version russe fournie par la Fédération de Russie.

² Albanie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Chypre, Croatie, Danemark (y compris le Groenland, les îles Féroé et la mer territoriale), Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Mexique, Monténégro, Monaco, Norvège, Pays-Bas (y compris Aruba, Bonaire, Saba et Saint-Eustache), Pologne, Portugal, République de Moldova, République dominicaine, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sint Maarten, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchéquie

<p>b) exhorte lesdits États à cesser immédiatement toutes les infractions à la Convention de Chicago et à ses Annexes qu'ils ont commises, et prendre d'urgence toute mesure de réparation ;</p> <p>c) exhorte les États susmentionnés ayant enfreint les dispositions de la Convention à ouvrir sans retard des négociations avec les autres États auxquels ils ont imposé des restrictions de manière unilatérale pour des raisons politiques, afin que le dispositif de la Convention puisse être rétabli sans conditions préalables dans tous les États membres de l'OACI ;</p> <p>d) exhorte les États n'ayant pas respecté la Convention à prendre note de la déclaration du Conseil de l'OACI selon laquelle toute tentative d'instrumentaliser l'OACI et son Conseil afin d'exercer des pressions politiques sur d'autres pays est inacceptable et s'abstenir de toute nouvelle tentative de politiser l'activité de l'OACI.</p>	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	La présente note de travail n'a pas d'incidence financière directe pour les États membres de l'OACI.
<i>Références :</i>	Doc 7300/9, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 À compter du 25 février 2022, les États membres de l'OACI susmentionnés et leurs territoires d'outre-mer ont imposé de manière unilatérale des mesures restrictives dans leur espace aérien national aux aéronefs civils d'exploitants russes.

1.2 Le 12 mars 2022, l'Autorité de l'aviation civile des Bermudes³ (BCAA) puis, le 14 mars 2022, l'Autorité de l'aviation civile de l'Irlande (IAA) ont notifié les compagnies aériennes russes de la suspension des certificats de navigabilité de tous les aéronefs exploités par ces dernières qui étaient inscrits au registre de ces États. Il convient de noter que ni la BCAA ni l'IAA n'ont envoyé de notification préalable au nom de leur pays, et qu'elles n'ont pas non plus pris de mesures pour entamer des négociations avec les autorités russes sur cette question.

1.3 Le 28 mars 2022, Aircraft Leasing Ireland (ALI), organisme de ce secteur réunissant les sociétés de location irlandaises, a annoncé que tous ses membres avaient entièrement appliqué les mesures restrictives décidées par l'Union européenne leur demandant de mettre fin aux accords de location avec des compagnies aériennes russes. Dans le cadre des restrictions imposées de manière unilatérale, Boeing Corporation, Airbus et d'autres fabricants de composants autorisés ont refusé d'honorer des contrats en cours de validité prévoyant la fourniture de pièces détachées et, en Europe et en Amérique du Nord, des sociétés d'entretien et de réparation ont refusé d'honorer leurs accords portant sur l'entretien périodique des aéronefs russes.

2. ANALYSE JURIDIQUE DES INFRACTIONS À LA CONVENTION DE CHICAGO

2.1 Dans la résolution 70/1, intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », qu'elle a adoptée le 25 septembre 2015, l'Assemblée générale des Nations Unies demande instamment aux États de « s'abstenir d'adopter et d'appliquer des mesures économiques, financières ou commerciales unilatérales dérogeant au droit international ou à la Charte

³ Territoire d'outre-mer du Royaume-Uni.

des Nations Unies et qui font obstacle à la pleine réalisation du développement économique et social, en particulier dans les pays en développement » (paragraphe 30). En outre, dans sa résolution annuelle sur les droits humains et les mesures coercitives unilatérales, adoptée le 16 décembre 2021 (résolution 76/161), l'Assemblée générale exhorte tous les États à cesser d'adopter ou d'appliquer toute mesure unilatérale contraire au droit international, au droit international humanitaire, à la Charte des Nations Unies et aux normes et principes régissant les relations pacifiques entre États, en particulier les mesures à caractère coercitif avec toutes leurs incidences extraterritoriales, qui entravent les relations commerciales entre États et empêchent de ce fait la pleine réalisation des droits énoncés dans la Déclaration universelle des droits de l'homme et les autres instruments internationaux relatifs aux droits humains, en particulier le droit des personnes et des peuples au développement (paragraphe premier).

2.2 Le caractère discriminatoire de la fermeture de leur espace aérien par des États fondée sur la nationalité est un cas de non-respect direct de l'alinéa b) de l'article 9 de la Convention de Chicago, qui dispose que :

« b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise ou encore dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire provisoirement, et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de celui-ci, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, **sans distinction de nationalité**, aux aéronefs de tous les autres États. ».

2.3 Il convient de noter que la Fédération de Russie s'est toujours infailliblement conformée aux dispositions de l'article 4 de la Convention de Chicago et n'a jamais pris de mesures qui auraient constitué un emploi de l'aviation civile « à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention ». Il convient également de noter que la superficie de la zone de l'espace aérien contrôlé par la Fédération de Russie représente 26 millions de kilomètres carrés.

2.4 Les restrictions susmentionnées, imposées de manière unilatérale par ledit groupe d'États membres de l'OACI à la Fédération de Russie, sont à l'évidence un instrument de pression politique et enfreignent directement les dispositions de l'article 4 de la Convention. Le fait que, dans une déclaration publique prononcée le 25 mars 2022, le Directeur général de la mobilité et des transports de la Commission européenne, Henrik Hololei, a littéralement déclaré « **J'ose dire que nous sommes en train de détruire l'aviation civile russe ; c'est l'idée centrale des sanctions...** » mérite d'être signalé.

2.5 Il convient de noter que les actions et les déclarations officielles publiques de tels cadres supérieurs de l'Union européenne, dans l'exercice de leurs fonctions officielles, portent atteinte aux principes fondamentaux de la Convention de Chicago, menacent fortement la possibilité que l'OACI continue d'exister en tant qu'organisation internationale mondiale, tout en la poussant à connaître un sort analogue à celui d'une autre organisation internationale – la Société des Nations.

2.6 Les décisions de l'Union européenne (des États membres de l'Union européenne)⁴ qui ont obligé les entreprises de location à mettre unilatéralement fin à des accords de location conclus en application des dispositions de l'article 83 bis de la Convention de Chicago, sans préavis et sans aucune tentative de négociation, ainsi que sans honorer leurs obligations découlant des accords de location en cas de résiliation unilatérale (remboursement des cautions, versement de pénalités, etc.), enfreignent directement les dispositions de l'article 44 de la Convention de Chicago, lequel dispose notamment que « [l]'Organisation a pour objet de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale, ainsi que de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux de façon à : (...) Assurer que les droits des États contractants soient intégralement respectés

⁴ Règlement (UE) 2022/334 du Conseil, du 28 février 2022, et décision (PESC) 2022/335 du Conseil, du 28 février 2022.

et que chaque État contractant ait une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transports aériens internationaux (...) ».

2.7 À titre d'exemple représentatif, le 27 février 2022, un aéronef AN-124 de la compagnie aérienne Volga-Dnepr, qui livrait au Canada une cargaison de matériel médical composée de tests de dépistage de la COVID-19 qu'avait commandés le Gouvernement canadien, a été retenu à l'aéroport de Toronto (Canada). La raison en était la fermeture de l'espace aérien national du Canada aux aéronefs russes à dater du 27 février 2022⁵. À ce jour, cet aéronef russe continue d'être « retenu » à l'aéroport de Toronto. Il s'agit d'un exemple flagrant de non-respect des dispositions de l'article 22 de la Convention de Chicago, selon lesquelles « [*chaque État contractant s'engage à adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures pratiques tendant à faciliter et à accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants, ainsi qu'à éviter des retards inutiles aux aéronefs, à leurs équipages, à leurs passagers et à leur cargaison, spécialement en ce qui concerne l'application des lois relatives à l'immigration, à la quarantaine, aux douanes et aux formalités de congé.* »

2.8 En outre, les mesures décrites sont contraires à la norme 2.1 de l'Annexe 9 – Facilitation de la Convention de Chicago, qui dispose notamment que les États membres de l'OACI doivent adopter des mesures appropriées « *...de telle façon à éviter les retards inutiles.* ».

2.9 Le grand nombre de retards et d'annulations de vols, voire les retenues au sol illégales d'aéronefs qui se sont produites ces derniers mois portent atteinte à l'un des droits humains fondamentaux, le droit de circuler librement, consacré par la Déclaration universelle des droits de l'homme adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 1948.

2.10 Il est parfaitement clair qu'en imposant des restrictions de manière unilatérale pour des raisons politiques, les États membres de l'OACI enfreignent aussi les dispositions de l'article 82 de la Convention de Chicago, selon lesquelles « [*les États contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes.* ».

3. PRINCIPALES CONCLUSIONS

3.1 Il est souligné dans la résolution 76/161 précitée de l'Assemblée générale des Nations Unies que « **les mesures et lois coercitives unilatérales** sont *contraires au droit international, au droit international humanitaire, à la Charte des Nations Unies et aux normes et principes régissant les relations pacifiques entre États* » (quatrième alinéa du préambule). Par ailleurs, l'Assemblée générale est préoccupée par le fait que les mesures coercitives unilatérales se font de plus en plus fréquentes sur la scène internationale et qu'elles ne cessent de se diversifier, leurs cibles étant toujours plus nombreuses et leur champ d'application toujours plus vaste (dix-neuvième alinéa du préambule).

3.2 Ces dernières années, l'instrumentalisation de l'aviation civile internationale pour exercer des pressions sur les États « gênants » est devenu une pratique courante. Il y a un an à peine, des mesures restrictives de cette nature ont été imposées à la République du Bélarus pour des prétextes hautement spécieux. Cela ternit considérablement la réputation de l'Organisation et réduit la crédibilité que lui accordent les États qui en sont membres.

3.3 Il est extrêmement grave que le Conseil de l'OACI n'ait, à ce jour, pas publié d'évaluation des actions de ce type menées par certains États. La Fédération de Russie attend que soit examinée la

⁵ NOTAM émis par le Canada à 15 h 50 UTC le 27 février 2022 (271550 CYHQYNYX (F0400/22 NOTAMN Q) CZXX/QOECH/IV/NBO/E/000/999/5205N12506W999).

demande qu'elle a présentée à cette fin au Conseil de l'OACI dès la quatorzième séance de la 226^e session. Comme il a été noté plus haut, le fait d'imposer de manière unilatérale des restrictions de caractère discriminatoire pour des raisons de politique nationale à d'autres pays déstabilise le dispositif de la Convention dans tous les États membres de l'OACI et ôte toute leur valeur aux efforts menés par la communauté de l'aviation internationale pour créer un système de transport aérien mondial sûr et efficace. Dans ces conditions, l'idée de Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et de navigation aérienne sans discontinuité régresse au point zéro et il n'y a plus de raison de poursuivre l'examen des objectifs ambitieux à long terme visant à réduire efficacement les émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation civile internationale.

3.4 À l'évidence, le Conseil de l'OACI doit prendre d'urgence des mesures visant à rétablir le dispositif de la Convention dans tous les États membres de l'OACI afin d'assurer la survie de l'Organisation et de protéger les réalisations issues de 78 ans de coopération internationale dans l'aviation civile.

— FIN —