



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Autres questions à examiner par la Commission économique

**INCIDENCES DES MESURES UNILATÉRALES PRISES À L'ENCONTRE DE L'ÉTAT
VÉNÉZUÉLIEN QUI ENTRAVENT LE DÉVELOPPEMENT SÛR, ORDONNÉ ET
EFFICACE DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit les diverses mesures unilatérales prises à l'encontre de l'État vénézuélien et qui entravent le développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation civile internationale, en empêchant l'accès aux nouvelles technologies qui assurent la conformité aux SARP (normes et pratiques recommandées) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ainsi que l'acquisition d'équipements, de composants, d'outils et de la documentation technique, et nuisent également à la formation et au renforcement des capacités du personnel de l'aviation, et pourraient compromettre la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, puisque cette pratique arbitraire et unilatérale est contraire aux principes qui sous-tendent la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) noter les informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) demander qu'un organe de l'OACI ouvre une enquête en vertu de l'article 55, alinéas c), d), et s) de la Convention de Chicago ;
- c) demander au Conseil de mener une enquête sur des cas similaires susceptibles de se produire et de nuire au transport aérien.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Convention de Chicago (Doc 7300) Liste du Bureau du contrôle des avoirs étrangers du Département du Trésor des États-Unis

¹ Version espagnole fournie par la République bolivarienne du Venezuela

1. INTRODUCTION

1.1 La République bolivarienne du Venezuela, État partie à la Convention internationale relative à l'aviation civile (Convention de Chicago, 1944), est persuadée que les principes qui régissent la Convention permettent un développement sûr et systématique de l'aviation civile internationale en facilitant la fourniture des services de transport aérien international sur la base de l'égalité des chances entre les diverses compagnies aériennes de chaque État, et fonctionner de manière efficace et ordonnée, avec le moins d'interruptions et d'obstacles possibles. À cet égard, l'État vénézuélien est déterminé à se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), comme en témoignent les conclusions des divers audits et d'autres activités de l'Organisation menés en coordination avec l'Autorité aéronautique de la République bolivarienne du Venezuela ; en effet, les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale et les principes qui ont soutenu son élaboration restent en vigueur, avec la ferme intention de promouvoir et de maintenir la paix et les liens d'amitié entre les nations et les peuples du monde, en plaidant pour la prévention des frictions et la promotion de la coopération entre les peuples.

1.2 Pourtant, à l'heure actuelle, l'État vénézuélien est visé par des mesures arbitraires prises unilatéralement et contraires aux principes énoncés par la Convention de Chicago, avec des répercussions négatives sur le fonctionnement normal de l'aviation civile vénézuélienne, et une incidence directe sur l'aviation civile internationale puisqu'elles compromettent la sécurité et limitent la capacité et le développement de la navigation aérienne, et freinent la croissance du transport aérien qui est des principes protégés par l'Organisation.

2. CONSIDÉRATIONS LIÉES AUX INCIDENCES DES MESURES UNILATÉRALES ET EXTRA-TERRITORIALES PRISES À L'ENCONTRE DE L'ÉTAT VÉNÉZUÉLIEN QUI ENTRAVENT LE DÉVELOPPEMENT SÛR, ORDONNÉ ET EFFICACE DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

2.1 Voici quelques-unes considérations qui sous-tendent la présente note de travail.

2.1.1 La Commission économique doit tenir compte de l'importance du développement du transport aérien international, surtout dans les pays en développement où les États contractants rivalisent sur le même pied d'égalité et, suivant le principe de l'égalité des chances, sans autres limites que la conformité aux règlements pertinents.

2.1.2 À cet égard, le Venezuela tient à informer la Commission économique que les mesures adoptées de manière unilatérale par un État contractant contre les compagnies aériennes vénézuéliennes et d'autres entreprises qui fournissent des services aériens au Venezuela, notamment les organismes de maintenance et les exploitants d'aéroport, entravent les relations normales entre ces compagnies et les fournisseurs de services aériens des autres États, qui risquent de se voir cibler par des mesures similaires, ce qui empêche les compagnies vénézuéliennes de mener librement leurs activités avec d'autres entreprises dans le monde, une situation qui limite leur capacité technique à fournir des services à compagnies nationales et internationales qui volent à partir et à destination de la République bolivarienne du Venezuela, puisqu'elles n'ont pas la liberté ou la possibilité de passer des contrats avec des fournisseurs de biens et de services pour les intrants ou le matériel nécessaires pour maintenir la pleine capacité opérationnelle des actifs pour la fourniture interrompue des services aériens internationaux.

2.1.3 Il faudrait préciser que l'adoption de mesures unilatérales et extraterritoriales par des États contractants contre d'autres États membres de l'Organisation compromet la sécurité de l'aviation internationale et viole largement le principe consacré par l'article 4 de la Convention, qui dispose clairement que : « *Chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention* », ainsi que les objectifs stratégiques définis par l'Organisation au moyen des normes consacrées par la Convention de Chicago de 1944, et qui sont énoncées ci-après :

« Deuxième partie, Convention relative à l'aviation civile internationale. Chapitre VII, L'Organisation, Article 44 :

Objectifs – L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et 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 ;

f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international ;

g) éviter la discrimination entre États contractants ;

h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale ;

i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects. »

2.1.4 Les mesures unilatérales dont il est question dans la présente note de travail empêchent les compagnies aériennes vénézuéliennes et d'autres entreprises travaillant dans le transport aérien d'entretenir librement des relations commerciales avec les entreprises d'autres États qui construisent des aéronefs et fournissent des composants, des pièces détachées, des logiciels, des manuels techniques et d'autres biens et services, et limitent la capacité de nos entreprises à travailler sur le marché du transport aérien international des passagers, du fret et de la poste sur un pied d'égalité.

2.1.5 Ces mesures servent aussi à menacer les compagnies d'autres États et les empêcher d'utiliser la région d'information de vol (FIR) Maiquetia ou à ne pas emprunter des routes reliant directement des villes de leurs pays avec les villes vénézuéliennes et vice versa, ce qui nuit de toute évidence à la navigation aérienne, à la sécurité, et au développement des activités de l'aviation civile dans la région.

2.1.6 Par conséquent, il est clair que les mesures unilatérales susvisées comportent des sanctions économiques qui favorisent la violation des droits d'un État membre par un autre et constituent une menace pour la sécurité, puisqu'elles créent des frictions et découragent l'échange ou l'acquisition des capacités techniques dont dépend le développement normal de la navigation aérienne et du transport aérien, en limitant et en pesant sur les opérations des exploitants de nationalité vénézuélienne et en violant le droit de l'État vénézuélien et des compagnies vénézuéliennes de développer en toute sécurité, le secteur du transport aérien et l'aviation civile internationale en les privant des possibilités commerciales qui s'offrent aux compagnies aériennes internationales, créant ainsi des inégalités qui nuisent à la concurrence juste et

équitable entre les exploitants aériens, qui est pourtant l'objectif ultime des nombreux documents techniques publiés par la Direction du transport aérien de l'OACI.

2.1.7 Ces considérations et les mesures unilatérales susmentionnées imposées par le Bureau de contrôle des avoirs étrangers (OFAC) du Département du Trésor des États-Unis (État contractant), qui agit ainsi comme une sorte de juge international, interdit même aux constructeurs d'aéronefs de fournir la documentation technique à jour des équipements utilisés par les compagnies, des mesures contraires au droit international public, qui donnent lieu à un gel *de facto* et *de jure* des avoirs et interdisent toute transaction, qu'elle soit directe ou indirecte, avec les compagnies vénézuéliennes ; ces mesures unilatérales entravent les échanges de biens et de services ; elles interdisent également toute activité qui facilite, d'une quelconque manière, les transactions commerciales avec les compagnies vénézuéliennes, et pour cela, il est souhaitable que la Commission tienne compte de ces considérations et se fonde sur les arguments développés dans la présente de travail pour demander au Conseil d'ouvrir une enquête, en se basant sur ses fonctions définies au Chapitre X de la Convention de Chicago, intitulé « *Le Conseil* » qui dispose ainsi qu'il suit :

« Article 54 : Le Conseil doit :

(...)

n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un État contractant ».

« Article 55 : Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut :

(...)

c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne ;

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationale de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant ;

e) enquêter, à la demande d'un État contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués. »

3. CONCLUSION

3.1 Vu l'incidence de ces mesures unilatérales sur la sécurité, la capacité, et l'efficacité de la navigation aérienne internationale, ainsi que sur la sécurité de l'aviation, la facilitation, et le développement

économique du transport aérien, la Commission économique est invitée à prendre la décision proposée dans le résumé analytique de la présente note de travail.

— FIN —